

NR. 7 * KLEINE KRIEGSHEFTE * 10 PF.

»England wird niederbrechen! So oder so! Ich kenne keinen anderen Termin als diesen allein! . . . Die Welt wird frei werden! Es muß ein für allemal mit dem Unfug aufgeräumt werden, daß es einer Nation möglich sein kann, je nach Belieben einen Kontinent zu blockieren.«

Adolf Hitler in seiner Rede zur Eröffnung des Kriegs-Winterhilfswerks am 4. September 1940

Nächtliche Jagd auf Schatten

Schnellboote räumen in britischem Geleitzug auf

(PK.) Anfangs schien es, als sollte diese Unternehmung erfolglos bleiben. Weit und breit konnte kein Schatten ausgemacht werden. Der Brite schien keine Luft zu verspüren, den von Nacht zu Nacht für ihn gefährlicher werdenden Kanalweg zu benutzen. Schon hatten die Boote den Rückmarsch angetreten, als plötzlich weit voraus ein Licht auftauchte. Noch war nicht zu erkennen, ob es ein lohnendes Ziel sein würde. Doch dann wurde der Schatten größer und größer, bis niemand mehr daran zweifelte, daß dies der fetteste Brocken sein würde, den bisher ein Schnellboot versenkte, denn daß der Dampfer daran glauben mußte, stand schon jetzt fest.

Dicht und dichter wurde aufgelaufen. Immer deutlicher wurden Einzelheiten erkennbar. Der hat gut und gern seine 18000 Tonnen, meint der Kommandant, und bewaffnet ist er auch. Das waren die letzten Worte, die über den noch schwimmenden Dampfer gesprochen wurden, dann ging alles blitzschnell. Ein Torpedo verließ das Rohr, und ehe die dort drüben daran denken konnten, ihre Geschütze zu besetzen oder die Fahrtstufe zu verändern, bäumte der Riese sich schon auf. Für einen Augenblick ragte der Bug gen Himmel, dann ward nichts mehr gesehen.

Am nächsten Abend laufen die Boote wieder aus. Ein widerliches Wetter ist es in dieser Nacht. Ringsum ist es duster, kaum ist die Kimm auszumachen, dazu regnet es, was vom Himmel herunter will. Immer wieder muß das Glas abgewischt werden, und doch ist nichts zu erkennen. Nach Mitternacht klart es etwas auf. An Backbordseite und voraus ist jetzt schon ohne Glas die englische Küste zu erkennen, denn weit hineingestoßen in die Bucht von Brighton sind die Boote. Wenn der Engländer draußen nicht zu finden ist, dann muß er bis unmittelbar vor seinen Häfen aufgesucht werden. Doch nichts ist zu sehen. Nur Scheinwerfer leuchten in kurzen Abständen immer wieder rings um uns auf.

Sie wissen wieder einmal nicht, ob Gefahr aus der Luft oder auf dem Wasser droht. Immer wieder strahlen sie nach oben und versuchen die niedrige Wolkendecke zu durchdringen, huschen dann schnell über das Wasser und gehen wieder nach oben. Ob sie auf dem Wasser nichts entdecken? Es muß ein Spiel sein, das die Nerven angreift und das die Briten auf ihrer Insel bisher nicht kennenlernten. Allmählich scheinen sich die Männer an den Scheinwerfern auf Luftgefahr geeinigt zu haben und lassen uns ungeschoren... Sie konnten es anscheinend nicht glauben, daß deutsche Ueberwasser-Streitkräfte schon bis in die tiefsten Winkel und Ecken der Insel vorstoßen.

Auch diese Vorstöße sind eben erst-



»Die Deutsche Kriegsmarine hat gezeigt, daß sie den Gegner zu stellen und zu treffen vermag.«

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, in einem Tagesbefehl



Mit D-Zug-Geschwindigkeit jagt das vom Feind gefürchtete Schnellboot durch die Wellen

malig, wie so vieles in diesem Kriege. Auf und ab ziehen die Boote. Das Warten beginnt. Die große Frage, die allnächtlich gestellt wird, taucht auf: Treffen wir etwas oder müssen wir ohne Siegeswimpel nach Hause laufen? Dann jedoch wird ein Schatten entdeckt, ein zweiter, und plötzlich stehen wir mitten in einem englischen Geleitzug. An Backbordseite, an Steuerbordseite, überall stehen jetzt englische Dampfer und mitten zwischen ihnen die Schnellboote, ganz schöne Brocken befinden sich in diesem Geleitzug.

Jetzt gibt es kein vorsichtiges Anlaufen mehr, hier muß sich jedes Boot seinen Dampfer aussuchen. Mit hoher Fahrt auf ihn zulaufen, schießen und auf den nächsten stürzen. Wenn die Schnellboote den Namen „Stukas der Meere" noch nicht hätten, hier in dieser Nacht würden sie ihn verdient haben. Zwei Dampfer hatte unser Boot vor sich, der eine lohnt den Aal nicht! Aber der nächste, der soll daran glauben. Also an dem kleinen vorbei und dann raus mit dem Torpedo.

Auf dem kleinen Dampfer aber scheint ein schneidiger Kapitän zu stehen. Plötzlich steuert er auf das Schnellboot zu, um es zu rammen. „Hart Steuerbord!" — Und schon dreht das flinke Boot und kommt gerade vorm Bug des Dampfers frei. Denn tief liegt er im Wasser.

In Sekundenschnelle spielt sich jetzt alles ab . . .

„Steuerbordrohr fertig!"

„Steuerbordrohr ist fertig!"

„Rohr los!"

„Hart Steuerbord!"

Während das Boot noch im Abdrehen ist, fliegt der Dampfer auch schon auseinander. Riesige Stücke wirbeln in der Luft umher. Splitter prasseln an Deck, verbiegen die Reeling und reißen Splitter aus der Bordwand des Schnellbootes heraus. Das ging noch einmal gut ab, aber wer konnte auch ahnen, daß der Dampfer mit solcher Wucht auseinanderreißen würde. Ein 10 000- bis 12 000-Tonnen-Dampfer muß wieder in der Schiffsliste des Briten gestrichen werden.

Inzwischen sind die anderen Boote nicht müßig gewesen. Noch wissen wir nicht, welche Dampfer sie versenkt haben, aber trotz des Angriffs haben wir doch beobachtet, daß

zwei weitere Dampfer versenkt worden sind. Die Reste des Geleitzuges sind inzwischen auseinandergelaufen, wie eine Schafherde, in die der Wolf eingebrochen ist. Wieder prasselt der Regen nieder, so daß es schwer ist, irgend etwas zu erkennen.

Aber die Suche nach den restlichen Dampfern wird nicht aufgegeben, weit voraus scheinen die anderen Schnellboote zu stehen. Man sieht die Feuerstöße von Maschinengewehren und hört die Abschüsse englischer Geschütze, dann ist alles still.

Da tauchen plötzlich neue Schatten auf. Schlank sind sie und kommen schnell auf. Englische Schnellboote glaubt einer zu erkennen, bis einwandfrei feststeht, daß es englische Zerstörer sind, die anscheinend den Geleitzug schützen sollten und nun — nachdem ihre Schützlinge zusammengehauen sind, daran gehen, uns zu jagen. Etwas spät und dazu noch zwecklos. Eine dicke Regenbö nimmt aus auf. Der Heimmarsch kann angetreten werden. Als es kurze Zeit später wieder etwas aufklärt und zu dämmern beginnt, sind die Zerstörer nicht mehr zu sehen.

Erst nach dem Festmachen im Stützpunkt stellt sich der Erfolg dieser Nacht in seinen vollsten Ausmaßen heraus, als die Kommandanten dem Flottillenchef Meldung machen. Fünf Dampfer sind versenkt worden, drei davon mit etwa 10 000 Tonnen und einer mit 6000 Tonnen durch Torpedos, zwei weitere durch MG.-Beschuß, von denen einer in Brand geraten, der andere gekentert ist. —

„Ich wollte ihn", so berichtet der Kommandant, „durch MG.-Feuer zum Stoppen bringen, denn bei seinen dauernden Zickzackkursen war es unmöglich, einen Torpedo anzubringen. Wie ein Kreisel drehte sich der Dampfer hart Backbord, danach hart Steuerbord, bis er plötzlich — ich traue meinen Augen kam — kentert und verschwindet. Anscheinend ist bei dem harten Drehen seine Deckladung ins Rutschen gekommen, so daß der über mein MG.-Feuer nicht sehr erfreute Rudergänger den Dampfer nicht mehr halten konnte, so habe ich einen 6000-Tonnen-Dampfer versenkt und meinen Torpedo trotzdem gespart."

Fünf Siegeswimpel wehen an diesem Morgen auf den Schnellbooten. Fünf englische Dampfer fahren weniger. Die Kapitäne der übrigen aber werden Zweifel bekommen haben, ob es ratsam ist, sich weiterhin dem Schutze englischer Zerstörer anzuvertrauen, wenn deutsche Schnellboote in Sichtweite der Küste trotzdem angreifen und versenken.

Herbert Nolte



Unsere Matrosen in einem französischen Hafen

Glück im Pech und 10000 Tonnen

In der Mondnacht gerammt — Dramatische Stunde

(PK.) 20, 30, 40 Sekunden, Torpedo läuft! Krachend splitternde Torpedodetonationen — getroffen!! 10 000 englische Tonnen sind weniger auf See.

Plötzlich lautes Schraubengeräusch über uns — im ganzen Boot zu hören; ein Schnurren, Ratschen und Schaben, irgend etwas schleift am Boot entlang, es neigt sich zur Seite: Wir sind unter Wasser gerammt worden! — Tiefer, das Boot muß weg: „Fluten!" — Gedanken und Befehle von Sekunden — es scheint einem Stunden —, und immer noch das Schraubengeräusch über



'Backen und Banken' (Mittagessen) im Unterseeboot

uns — das Boot schüttelt sich und tanzt, dann geht es endlich weg.

Die Augen beobachten das Tiefenmanometer — die Ohren lauschen — wir warten auf Wasserbomben! Aber das Geräusch entfernt sich langsam; dafür links und rechts neue Geräusche — wir stehen mitten unter einem Geleitzug! Ein Blick in den Turm: scheint dicht zu sein, nur an dem Sehrohr läuft das Wasser literweise herunter und plätschert munter in den Sehrohrschacht. Na wenn schon! Das Sehrohr läßt sich nicht mehr bewegen — über uns die Engländer und keine Möglichkeit, anzugreifen!

... x Meter zeigt der Tiefenmesser — wir sacken mit Affenfahrt in die Tiefe; keine Zeit für irgendwelche Betrachtungen, das Boot muß abgefangen werden! Der leitende Ingenieur läßt schon lenzen, seine Augen hängen am Tiefenmanometer und beobachten die unzähligen Instrumente, die ihm jede Regung des Bootes verraten. „Boot steht bei ... Meter, sämtliche Räume haben klar gemeldet, Boot ist tauchklar." Die Lenzpumpe summt — und über uns der Geleitzug. Einige Wasserstandsgläser sind zersprungen, ein paar Lampen ausgefallen.

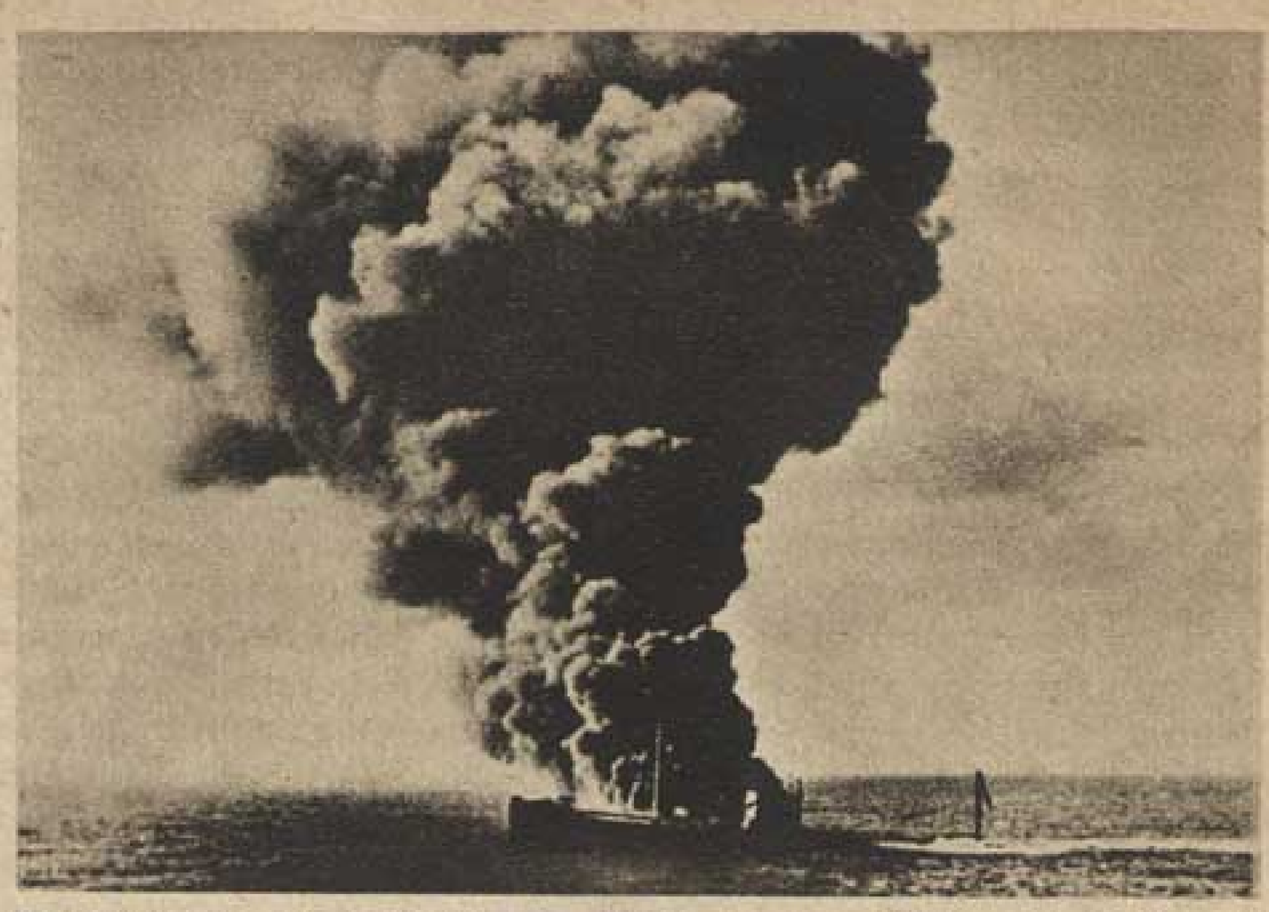
Wir sehen auf die Uhr, 11 Minuten sind seit dem Schuß vergangen — lange 11 Minuten, in denen der liebe Gott mal wieder den Daumen dazwischen gehalten hat!

Vor etwa einer Stunde hatte die Brückenwache gemeldet: „BB-voraus mehrere Schatten: drei, vier große Brocken" — nach und nach schälen sich immer mehr große Dampfer aus dem leichten Dunst der Kimm. Es ist klare Mondnacht und gute Sicht; drei Zerstörer werden auf der einen Seite ausgemacht. „U ..." geht auf Parallelkurs und setzt sich vor, um auf Angriffsposition zu kommen. Die Schatten setzen sich immer mehr zu einem Bild zusammen: es ist ein Geleitzug, der in drei Kolonnen, mit mehreren Zerstörern auf jeder Seite, nordwärts fährt. Diese Tommies scheinen ihr restliches Material mit großem Schiffseinsatz nach England schaffen zu wollen. Aber ungeschoren sollen sie nicht hinüberkommen.

Surrend fährt der Motor das Angriffs-Sehrohr durchs Wasser wieder an die Oberfläche. Es herrscht Jagdstimmung im Boot: Rundblick:

Da sind sie — fast querab! Ein Dampfer,

und hier ein Zerstörer, dort ein ganz fetter Braten: Tanker. Donnerwetter! In der mittelsten Reihe ein Riesenschipp: Auch ein Tanker — geht kaum ins Sehrohr, etwa 10 000—12 000 Tonnen. Den nehmen wir.



Ein Tanker durch deutschen Torpedo getroffen und in Brand gesetzt

Gegenwerte werden geschätzt, Einstellungen an den Torpedos gemacht. Es geht mit gewohnter Sicherheit; kein lautes Wort ist zu hören. „Rohr 1 und 2 sind klar zum Schuß" meldet der Torpedooffizier und schraubt die Deckel der Abfeuerknöpfe ab — Lampen leuchten auf. „Gleich wandert er ins Sehrohr ein — beide Rohre fertig — wir schießen wahrscheinlich nur mit Rohr eins."

Meldung vom Horchraum: „Lautes Schraubengeräusch in 80 Grad." Schnell das Sehrohr herumgedreht: „Dampfer Bug links, Lage 10, keine Rammgefahr, geht klar!" — Zurück zu unserem Opfer: „Rohr eins fertig!" „Ist fertig." — „Rohr eins ... los!"

Ein Aufbäumen und Schütteln; der Torpedo hat sein Rohr verlassen, er läuft, begleitet von unseren frommen Wünschen. Meldung: „Lautes Schraubengeräusch über der ganzen Skala." Verdammt, das muß der andere Dampfer sein — Sehrohr rum ...

„... Ich sah nur noch eine schwarze Wand, und dann war der Schlamassel auch schon da", erzählt der Kommandant, nachdem wir das Boot abgefangen hatten und versuchten, das Geschehen der vergangenen Minuten zu rekonstruieren. „Aendern können wir es ja nun nicht mehr, und graue Haare haben wir schon", meinte er lachend. Hoffentlich ist der Trümmerhaufen, der uns oben erwartet, nicht allzu groß.

Die Schraubengeräusche entfernen sich langsam in nördlicher Richtung und sind nur noch leise zu hören. Der Englishman glaubt, uns durch die Rommung vernichtet zu haben. „Auf Sehrohrtiefe gehen!" Wir versuchen das Ersatzrohr auszufahren.

Es geht nicht! Nun sind wir unter Wasser völlig blind. Verdammt! Er scheint uns doch böser mitgespielt zu haben, als wir unten ahnen.

„Auftauchen!" Die Brückenwache steht klar zum Aussteigen, der Kommandant am Luk und dreht das Handrad auf. „Boot ist raus!" ruft der leitende Ingenieur aus der Zentrale, aber das Turmluk geht trotz aller Anstrengung nicht auf. Also nicht nur blind, sondern auch eingesperrt! Bleibt uns trotz des Seeganges nur noch das Kombüsenluk; versucht werden muß es!

Wir öffnen das Kombüsenluk — und ein dicker Strahl Wasser schießt uns entgegen. Pudelnaß steigen Kommandant und Wachthabender Offizier an Oberdeck, werfen das Luk dicht und kriechen auf allen vieren zum Turm. Schnell hinauf; denn Sekunden nur ist das Oberdeck frei von spülenden Seen, und schon suchen zwei Augenpaare die dunkle Kimm nach Schatten ab.

„Backbordseite alles klar!" „Nichts zu sehen!" „Was ist das? Schatten Steuerbord achteraus!" Ein großer Tanker ragt mit seinem Vorschiff aus dem Wasser — er liegt als dunkle Silhouette vor dem Mond, scheinbar verlassen und ist im Abbuddeln. Vom Geleitzug ist nichts mehr zu sehen.

Der Turm sieht reichlich zermanscht aus, das vordere Schanzkleid liegt nach hinten

umgebogen über dem Turmluk, das Sehrohr ragt wie ein gefällter Baum schräg über die ehemalige Brücke. Der Bug des Dampfers hat die Vorderseite der Brücke gespalten, doch solide deutsche Werkmannsarbeit verhinderte eine ernsthafte Beschädigung des Druckkörpers; 10 Zentimeter tiefer, und wir hätten uns unser Boot nie wieder von außen ansehen können. Glück im Pech und 10 000 Tonnen!

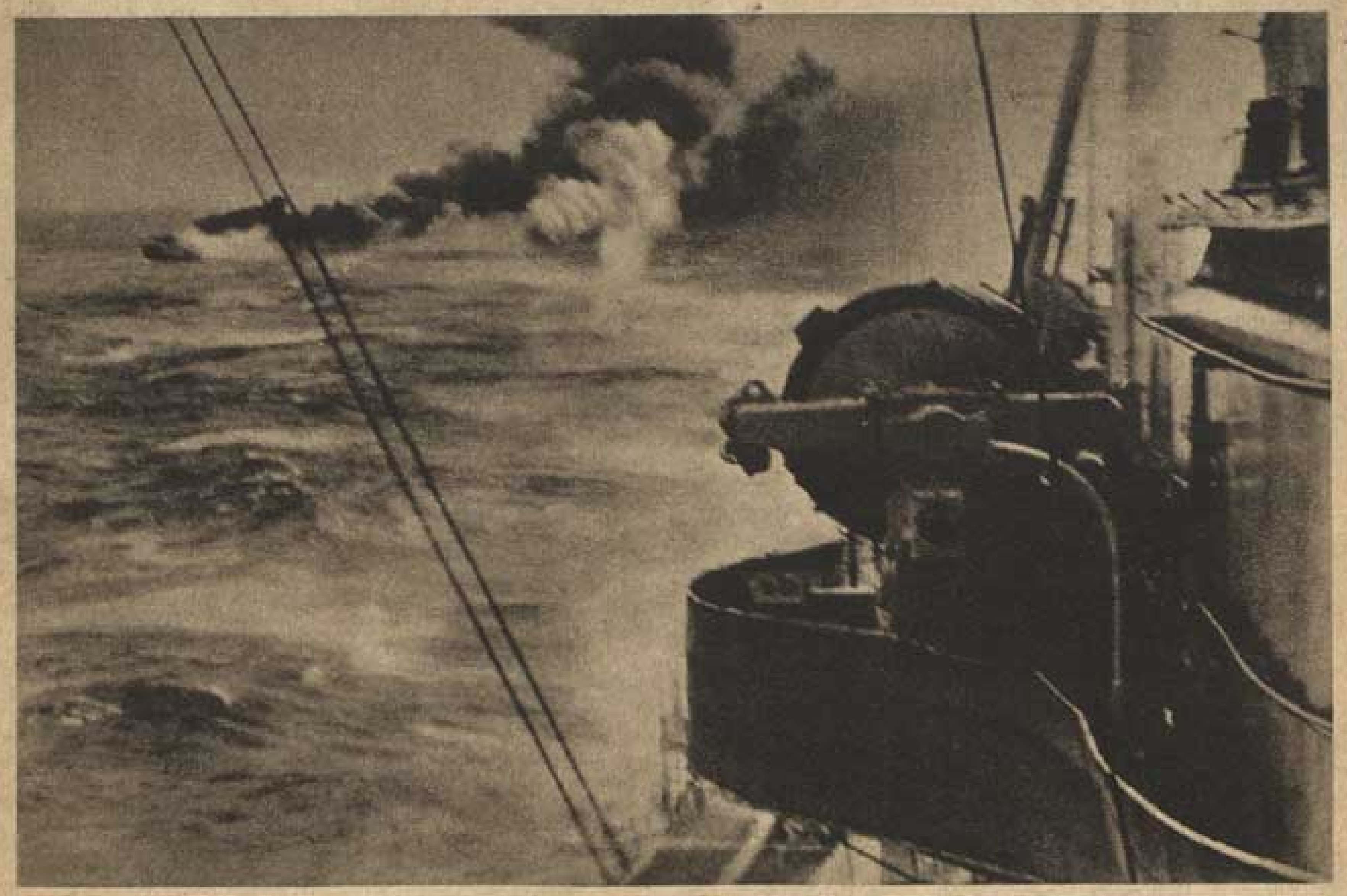
Kampf bis zur letzten Granate

Das Heldenlied von Rombaken — Drei andere Zerstörer gedeckt

(PK.) Von hohen Bergen umschlossen, zieht sich östlich von Narvik lang und schmal der Rombaksfjord hin. Eingekesselt in das Gebirge, schließen sich — immer enger werdend — die Rombaken und Rombaksbotn an den Fjord an. Tiefdunkel ist das Wasser, in dem sich Himmel und Berge widerspiegeln. An das felsige Gestein schmiegt sich entlang des Fjords und seiner Ausläufer die Erzbahn an, der Lebensnerv von Narvik. Von hier geht sie zu den reichhaltigen Erzgruben Nordschwedens bei Kiruna und bis zur schwedischen Hafenstadt Lulea am Bottnischen Meerbusen.

Es gibt keinen Weg entlang des Rombakfjords. Nur über die Schwellen der Erzbahn geht es an Strömsnes, Sildvik und Hunddalen vorbei bis zur Grenzstation Björnfjell an der schwedischen Grenze, die nur 38 Kilometer von Narvik entfernt ist. Die zweite Bahnstation hinter Narvik ist Sildvik. Zwei schmale Landzungen springen in den Fjord, die Landenge von Strömmen. Sie trennt den Rombaksfjord von Rombaken. Nur wenige hundert Meter ist die Enge breit.

Hart am Ufer, wo der Berg von der Erzbahn jäh abspringt zum Fjord, ragt der Bug eines deutschen Zerstörers aus dem Wasser. Rauchgeschwärzt ist die Back. Das Wrack ist winzig gegenüber den himmelstürmenden Bergen. Es ist aber ein stummer Zeuge stolzen deutschen Soldatentums zur See.



Der englische Zerstörer (links im Hintergrund) ist vernichtend getroffen

Dieser Zerstörer war es, der am 13. April bei den Kämpfen vor Narvik in der Enge von Strömmen lag und drei andere Zerstörer deckte, die weiter hinten in Rombaksbotn Besatzung und Material bargen, als sie die letzte Granate verschossen hatten.

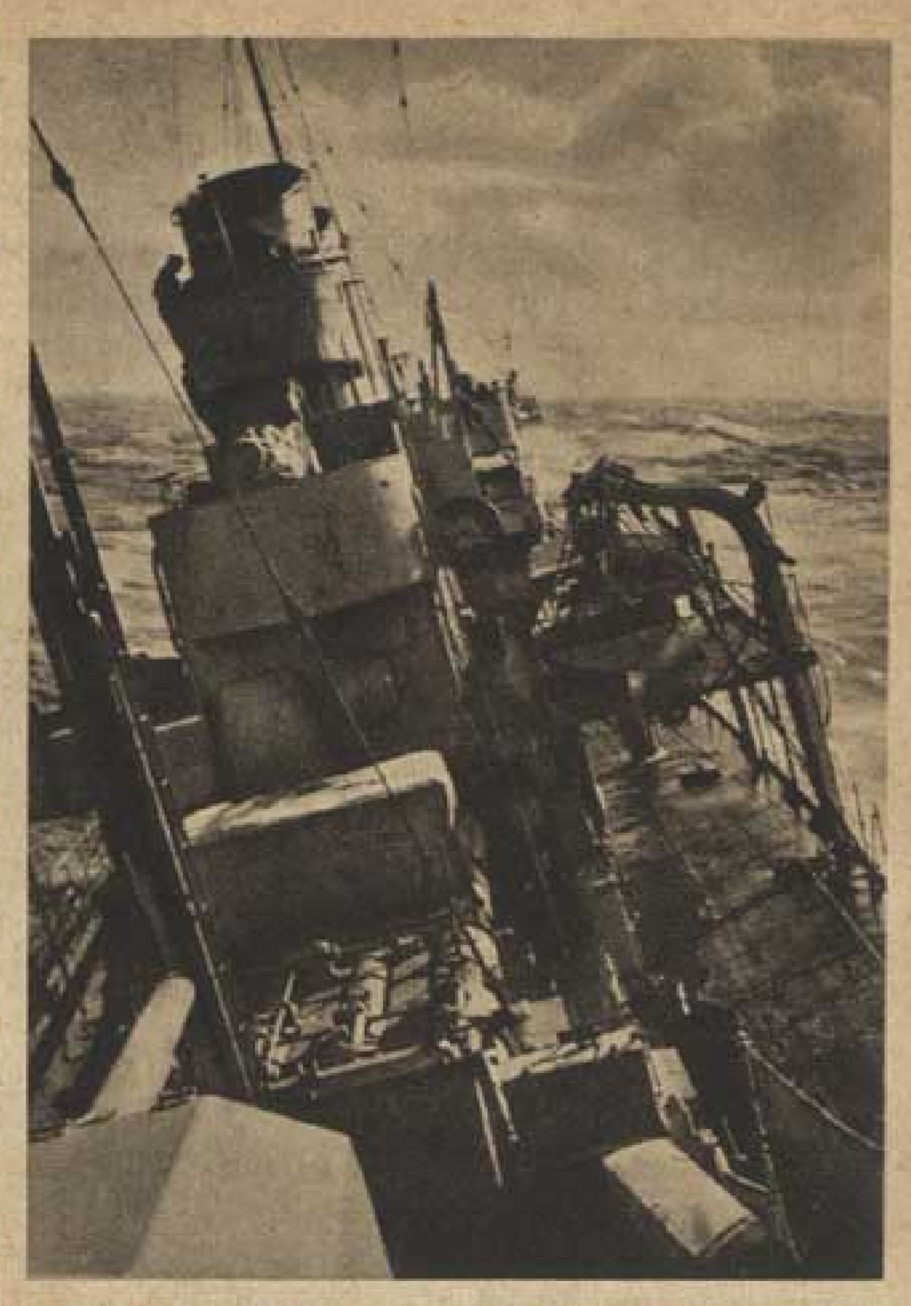
Der 13. April wird unvergänglich in die Seekriegsgeschichte eingehen. Deutsche Zerstörer waren in einer unerhört kühnen Unternehmung unter Führung des Kommodore Bonte mit ostmärkischen Gebirgsjägern an Bord am 9. April nach Narvik vorgestoßen. Vier Tage später liefen schwere englische Seestreitkräfte in den Ofotenfjord vor Narvik ein. Schon geschwächt durch den siegreichen Kampf mit den englischen Zerstörern am 10. April, stellten sich die deutschen Boote verbissen der englischen Uebermacht.

Das englische Schlachtschiff „Warspite" griff in den Kampf ein; feindliche Zerstörer in überlegener Zahl jagten die deutschen Zerstörer. Trotz dieser Uebermacht gab es nur einen Willen: Kampf bis zur letzten Granate!

Das Gefecht ist in vollem Gange. Haushohe Wassersäulen von den Geschossen des englischen Schlachtschiffes springen auf. Unbeirrt arbeiten die Artillerieleitstände der deutschen Zerstörer. Deckend liegen die Salven beim Gegner. Vom Flottillenchef kommt der Befehl, als die Munitionsförderaufzüge immer weniger Granaten aus den Lasten schaffen. „Ausweichen in den Rombaksfjord!"

Drei Zerstörer nehmen Kurs in den Fjord, immer weiter auf den Gegner feuernd. Mit Abstand folgt der letzte Zerstörer, der später in den Kampf eingegriffen hatte. Gestaffelt stehen hinter ihm die englischen Zerstörer der Tribalklasse, die als Artilleriezerstörer-Fahrzeuge auf Kosten der Torpedowaffe hauptsächlich Artillerie tragen — mit zwei Doppellafetten auf dem Vorschiff nach achtern und vorn die doppelte Anzahl Rohre haben als die deutschen Boote. Verfolgt von den Engländern, wehrt sich das Boot verzweifelt gegen die Uebermacht.

Der Kommandant, Korvettenkapitän Eckhardt Wolff, sieht weit voraus die drei anderen deutschen Zerstörer hinter der Landenge von Strömmen verschwinden. Sie haben das Feuer eingestellt; die letzten Granaten haben die Rohre verlassen. Der Kommandant verlangsamt die Fahrt, um den Rückzug der drei Boote zu decken. Sie sollen unbehelligt Besatzung und Gerät bergen. Langsam steuert sein Boot die Enge an. Weit hinten liegen die drei Zerstörer.



Quer läuft die Sturmsee. Die schlanken Zerstörer schlingern, sie suchen das Meer nach feindlichen Handelsschiffen ab

Korvettenkapitän Wolff faßt den Entschluß, sich hinter die Enge zu legen und sie zu verteidigen. Die ganze Verantwortung für seine Besatzung liegt auf seinen Schultern. Es ist aber besser, sein Boot wird zusammengeschossen und dem Engländer die Möglichkeit genommen, durchzustoßen und noch die drei anderen Boote mit Feuer zu belegen. Seine Besatzung wird für die anderen Zerstörer kämpfen, bis die Munitionskammern nichts mehr hergeben.

Flugzeuge erscheinen über der Landenge; sie müssen von einem feindlichen Flugzeugträger stammen. Die Flak-Maschinenwaffen nehmen die Abwehr auf. Die Leuchtspuren zischen den Maschinen entgegen. Nach kurzer Zeit haben sie eines der Flugzeuge erwischt, das in den Fjord stürzt und sofort versinkt.

Jetzt hat das Boot des Korvettenkapitäns Wolff vier der englischen Zerstörer gegen sich. Aus voller Breitseite feuern sie auf das Boot, das hinter der Enge liegt. Granate auf Granate schlägt in den schon wunden Schiffsleib. Trotzdem wird aus allen Rohren weiter gefeuert. Der Torpedooffizier steht auf dem Rohrsatz und löst den letzten Torpedo auf den nächsten englischen Zerstörer, der nicht ganz manövrierfähig zu sein scheint. Er rauscht heraus und trifft den Briten in Höhe der Brücke. Das Vorschiff wird abgerissen. Andere englische Zerstörer eilen ihm zur Hilfe. Er soll abgeschleppt werden. Es ist der englische Piratenzerstörer „Cossak", der in norwegischen Hoheitsgewässern die Seeleute der „Altmark" ermordete.



Ein beschädigter britischer Tanker

Immer noch feuern zwei Geschütze des deutschen Zerstörers. Jetzt schweigen sie und können auf das konzentrierte Feuer der Engländer nicht mehr antworten.

Der Artillerieoffizier meldet dem Kommandanten: „Bekomme keine Munition mehr in die Batterie!"

Kapitän Wolff befiehlt: „Aeußerste Kraft voraus! Boot versenken! Boot verlassen!"

Sein Gesicht ist steinern. Sein Boot ist verloren. Er hat aber die drei anderen Zerstörer gedeckt. Die Turbinen heulen zum letztenmal auf. Wild wirbeln die Schrauben im Wasser. Mit einem Ruck schießt das Boot vorwärts. Hart setzt es auf den Fels auf und schiebt sich mit der Back auf Land. Ueber das Vorschiff können die Männer an Land springen und auch die Verwundeten bergen. Andere springen vom brennenden Achterschiff ins Wasser.

Als letzter verläßt Korvettenkapitän Wolff nach Vernichtung der Geheimmittel das Boot. Die englischen Zerstörer feuern auf das todwunde Boot weiter. Die unbewaffnete schiffbrüchige Besatzung klettert den steilen Felsen hinauf. Von dem in Brand geschossenen Zerstörer richten sich die englischen Geschütze jetzt auf die Besatzung, die sich, erschöpft durch meterhohen Schnee und vereisten Fels, in Sicherheit bringen will. Stunden hindurch feuern die Engländer Schrapnells, die in der Luft krepieren. Sprengstücke wirbeln umher, schlagen neue Wunden und erhöhen die Zahl der Gefallenen.

Wochen sind seit dem Tag dieses heldischen Einsatzes vergangen. Die Verwundeten werden gepflegt. Die geretteten Besatzungsmitglieder haben Stellungen entlang der Erzbahn bezogen, an der auch der verwundete Korvettenkapitän sein Marinebataillon befehligt. Unten sehen die Männer ihr Boot liegen und weiter hinten, am Ende des Wassers, im Rombaksbotn die Wracks der drei Zerstörer, die von den Besatzungen versenkt wurden. Als Zeugen der heldenhaften Kämpfe der deutschen Zerstörer vor Narvik, von denen am 13. April keiner von den Engländern vernichtet wurde, liegen sie in dem stillen Wasser.

Unvergänglich aber wird die Tat des Zerstörers sein, der sich in der Landenge von Strömmen für die Rettung und Sicherung der anderen Boote bis zur Vernichtung einsetzte, eine Tat, für die Korvettenkapitän Wolff vom Führer mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde.

Kurt Pabel

„Na also, das hat er nun davon!"

Englischer Aufklärer wollte ein Vorpostenboot bombardieren

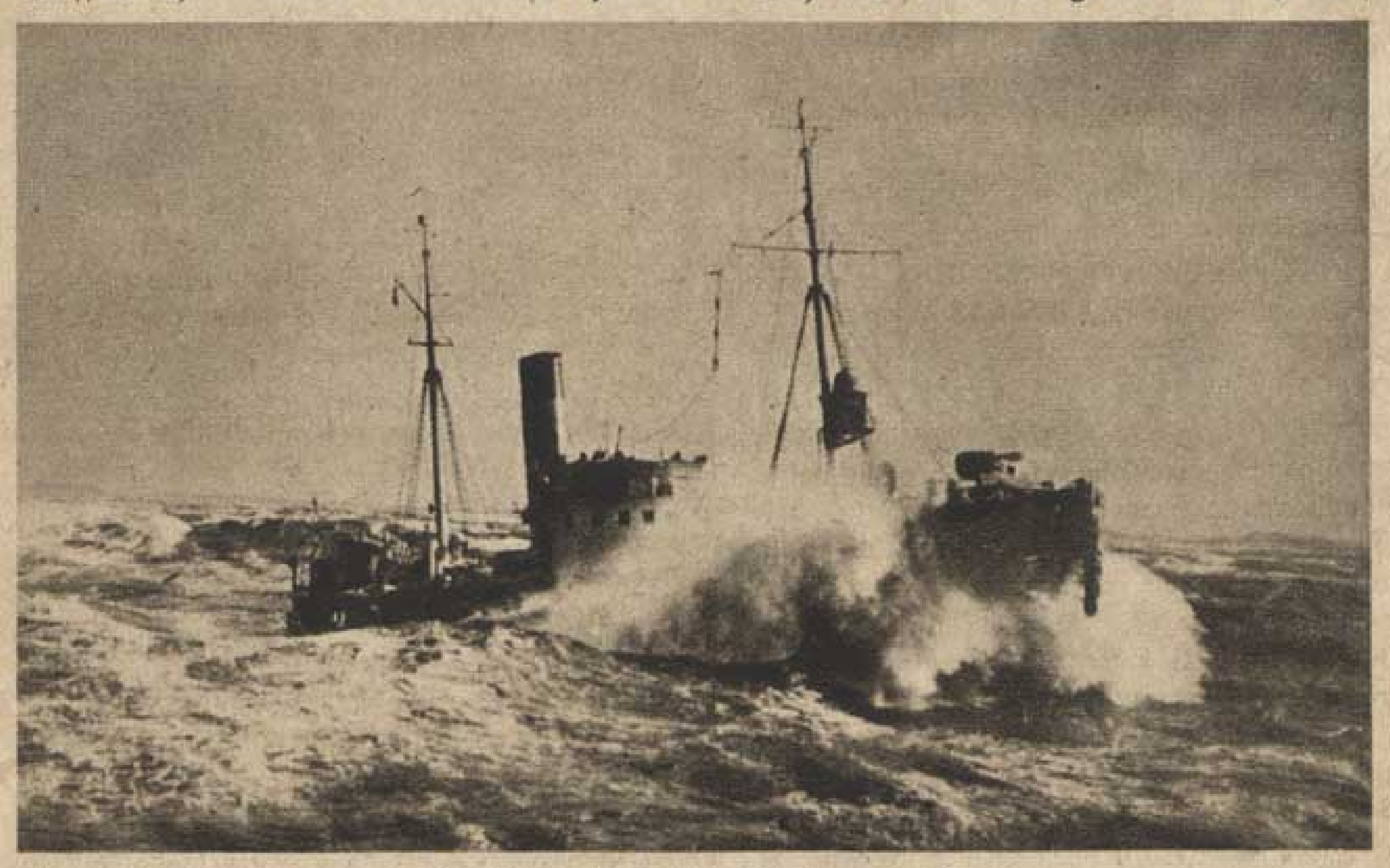
(PK.) Die Aufgabe eines Vorpostenbootes beschränkt sich nicht nur darauf, das ihm zugewiesene Seegebiet zu überwachen, auf vorgeschobenem Posten also auf der Lauer zu liegen, um feindlichen Seestreitkräften ein unbemerktes Eindringen zu vereiteln, sondern diese Fahrzeuge dienen gleichzeitig der Ueberwachung des über dem Seegebiet befindlichen Luftraumes. Wir haben genügend Beispiele, daß diese an sich nicht übermäßig bestückten und verhältnismäßig sehr kleinen Boote Einflüge feindlicher Flugverbände verhinderten, ja sogar Maschinen vernichtet haben.

Seit Tagen schon schwabbelte das kleine Boot in der großen Atlantikdünung. Die Männer gehen ihrem Dienstbetrieb nach, es wird gemalt — auf welchem Schiff wird nicht gemalt —, da ist Rost zu klopfen, da ist Tauwerk zu überholen und vieles andere mehr. Die Kriegswache ist aufgezogen, scharfe Gläser überwachen den Horizont und das Wasser, suchen immer wieder die hochhängende dichte graue Wolkendecke ab. Im Schiffsbauch — andere Kameraden hinter komplizierten Geräten. Sie haben Kopfhörer um, sie überwachen das Wasser am Horchgerät.

Einer hatte sie entdeckt — die beiden, für das Auge nicht sichtbaren, durch das Glas aber als schnell anfliegende Maschinen erkenntlichen Punkte. Auf alle Fälle: Alarm! Besen fliegen in die Ecke, ein Pinsel flutscht über Bord — der Bootsmann hat nischt gesehen! MG. und Flak sind besetzt. Jetzt sind sie auszumachen, also doch Engländer, die, knapp unter den Wolken hängend, direkt auf das kleine, aber bereite Fahrzeug zubrausen.

„Nanu, die haben doch was vor", bemerkt der WO. (Wachoffizier), als er sieht, wie die zweite Maschine sich in das „Kielwasser" der ersten hängt, als die Maschinen nach unten abkippen. Die Abwehrwaffen feuern mit rasender Schnelle, die beiden Maschinen werden aus ihrem Anflugkurs gedrängt. Die Bomben, die die Männer von unten gut beobachten können, klatschen weit ab vom Boot in den Bach.

Doch die Tommies geben es nicht auf.



Ein Vorpostenboot bei schwerer See



Der Obersteuermann eines Vorpostenbootes beim Peilen. Das ‚Besteck', den Schiffsstandort, trägt er in die Seekarte ein

Einmal muß doch solch Ding treffen. Denkste! Die Frage ist hier nur, wer wen. Die Tommies müssen uns das schon verzeihen, wir haben mehr Uebung darin und können besser schießen und besser treffen.

Auch beim zweiten Anflug schlägt den feindlichen Maschinen ein so rasendes Abwehrfeuer entgegen, daß sie erneut von dem Boot abdrehen. Gerade in dem Augenblick, als die Maschine kurvt und nach Backbord ausschert, sitzen mehrere Schüsse aus dem MG. Deutlich ist der Aufschlag der Leuchtspurgeschosse an den unter dem dunklen Himmel hängenden Maschinen zu erkennen. Einem Sonnenstrahl gleich, der sich plötzlich in blankem Metall bricht, blitzt es dort oben auf. Dann wieder, und noch einmal, und im selben Augenblick schon schießt eine mächtige Stichflamme aus der Maschine.

Noch einmal versucht der Pilot, die abstürzende Maschine aufzufangen. Noch einmal gelingt es ihm, und dann schießt sie wie ein Stein in die Tiefe. Eine breite Rauchfahne quirlt hinter ihr her, sie wird zerfetzt und nach oben geschleudert, als bei dem Aufschlag auf das Wasser die Maschine auseinanderfliegt.

Die Männer am MG. haben nur den Bruchteil einer Sekunde ein Auge für dieses Schauspiel. Blitzschnell richten sie ihren Lauf. Wo ist die zweite Maschine? Wo soll sie sein? Getürmt!

Der Richtschütze brummt nur ein selbstgefälliges: „Na also, das hat er nun davon", während sich auf der Brücke WO. und Kommandant vor Freude um den Hals fallen. Man muß das verstehen: Jener WO. fuhr früher, als das Schiff noch zur Handelsflotte gehörte, als Kapitän an Bord. Es ist nun mal eben sein Schiff.

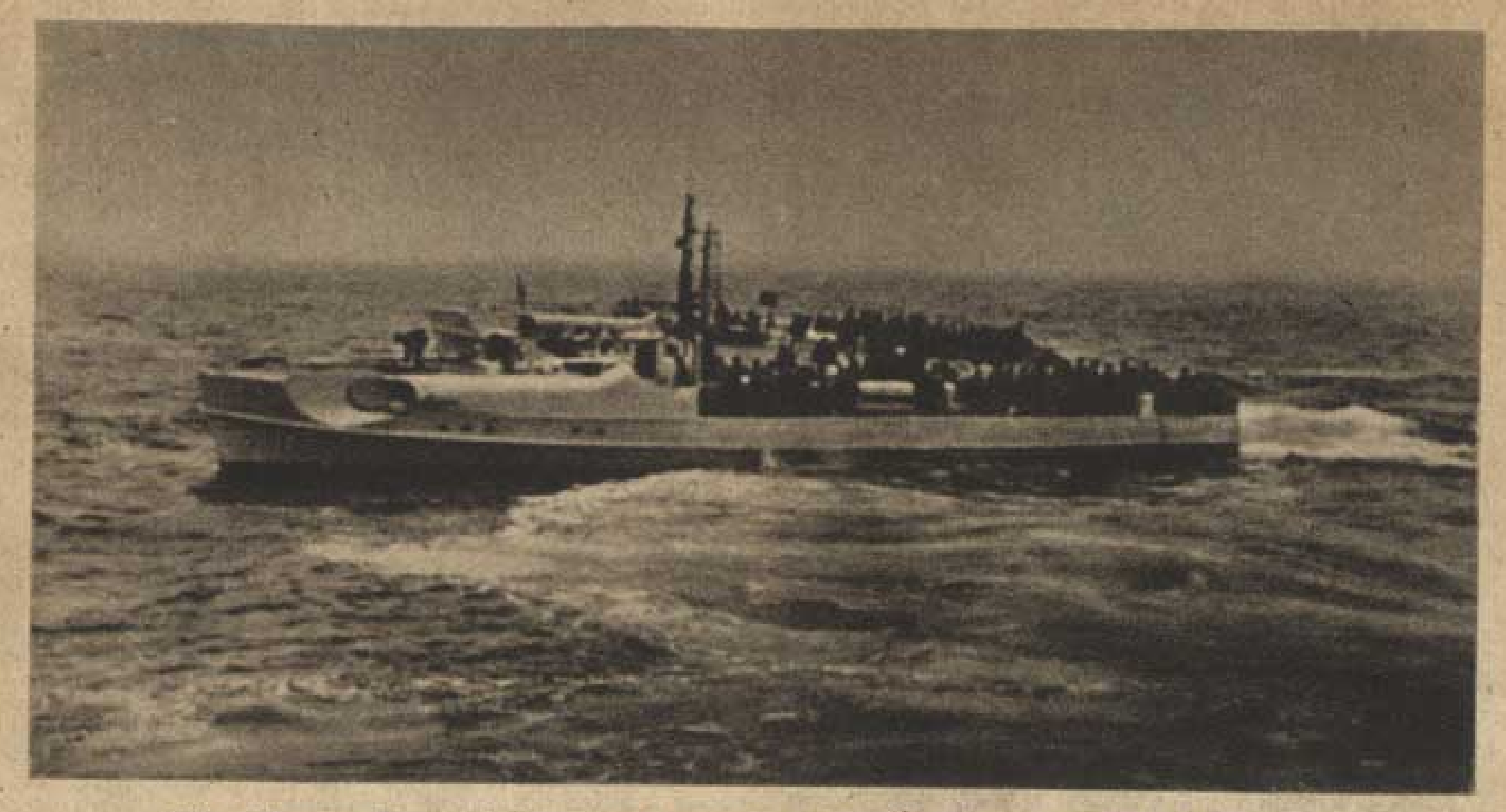
Das Vorpostenboot strebt der Aufschlagstelle der Maschine zu. Nur ein paar wertlose Trümmer und eine einsame Schwimmweste treiben über dem Grab.

Joachim Brennecke

„Wölfe der See" / Mit D-Zug-Geschwindigkeit Die schnellsten Kriegsschiffe

Das deutsche Volk hat seine Schnellboote in ihrer ganzen Wirksamkeit kennengelernt und ist stolz auf sie und ihre Besatzungen. Im April dieses Jahres war es zum ersten Male, daß wir Näheres von dem Einsatz und den Erfolgen dieser Boote hörten, von jener Waffe, deren Bedeutung bis dahin der großen Oeffentlichkeit nur wenig bekannt war und von der kaum jemand glaubte, daß sie im freien Seeraum, weit entfernt von unseren Küsten, eingesetzt werden könnte.

Damals überquerten diese schnellen kleinen Schiffe das Meer und trugen mit zu den großen Erfolgen und dem stolzen Siege im Norden bei. In Norwegens Fjorden spürten sie den Gegner auf und stellten ihn zum Kampf. So manches feindliche Schiff fiel ihren Torpedos zum Opfer, so mancher Zerstörer mußte die Gefährlichkeit dieser plötzlich mit enormer Geschwindigkeit heranjagenden bzw. im Schutze der Nacht oder der Dämmerung heranschleichenden kleinen „Stechmücken der See" erfahren. Als dann der unaufhaltsame Vormarsch unse-



Mit offenen Torpedoklappen gehen die Schnellboote zum Angriff vor

res Heeres im Westen vonstatten ging, erhielten unsere Schnellboote neue Aufgaben. Von den Flottenstützpunkten an Hollands Küste aus sind sie ständig Nacht für Nacht in den Kanal vorgestoßen und haben dem Gegner schwerste Verluste beigebracht.

Die Hauptwaffe des Schnell- oder Torpedomotorboots ist — wie der Name schon sagt — der Torpedo. Dieser muß — möglichst unbemerkt vom Gegner — in schußgünstige Entfernung an das zu torpedierende Schiff herangebracht werden; dabei kann die Nacht oder Dämmerung für den Angreifer von großem Vorteil sein. Das Boot pirscht sich dann an den Feind heran, wobei ihm seine kleine Silhouette noch besonders von Nutzen ist. Aber auch ein aus schützender Bucht bei Tageslicht plötzlich mit äußerster Motorenkraft auf den Feind zujagendes Boot kann diesem schnell zum Verhängnis werden; denn ehe er noch seine Geschütze auf den anlaufenden kleinen „Moskito" gerichtet und eingeschossen hat, kann dieser schon seine todbringende Torpedowaffe eingesetzt und dann beigedreht haben, um im Schutze künstlichen Nebels das Weite zu suchen. Ist es schon sehr schwierig, einen derartig wendigen, kleinen und schnellen Gegner zu treffen, so wird die Aussicht auf Erfolg äußerst gering, wenn sich das Schnellboot noch einnebelt und mit Zickzackkurs davonläuft, zumal in diesem Augenblick auch schon der Torpedo gegen das sich wehrende Schiff anläuft und ein schleuniges Ausweichmanöver — wenn noch möglich — erforderlich ist.

Die deutschen Boote führen zwei fest eingebaute Ueberwasser-Torpedobugrohre, die back- und steuerbord auf dem Deck des Bootes (auf der Back) gelagert sind. Die Mündungen der beiden Rohre sind mit Klappen versehen, die für den Angriff geöffnet werden und dann die torpedowerfenden Schlünde zur Ausspeiung ihres gefährlichen Inhalts freigeben. Die Torpedomotorboote des Auslandes besitzen im allgemeinen entweder fest eingebaute Torpedorohre oder Torpedoabwurfvorrichtungen. Letztgenannte Einrichtungen haben den Zweck, je ein Torpedo rechts und links vom Boot beim Angriff abzuwerfen. Diese Konstruktion weisen z. T. die französischen Boote und die italienischen MAS-Boote auf. Aber auch der kleinere Typ der englischen Fahrzeuge besitzt derartige Abwurfvorrichtungen für Torpedos. Bei allen diesen Booten gelangt meistens der 45-Zentimeter-Torpedo zur Anwendung, während die größeren, mit Torpedorohren ausgerüsteten Boote im allgemeinen den stärkeren 53,3-Zentimeter-Torpedo führen (zum Teil auch den 45,6-Zentimeter-Torpedo).

Außer der Torpedobewaffnung haben die



Offizier eines deutschen Unterseebootes auf Fernfahrt

Boote noch ein bis zwei Flak-MGs. und Wasserbomben zur U-Boot-Bekämpfung an Bord.

Neben den Zerstörern sind die Torpedomotor-, bzw. Schnell-Boote die schnellsten Kriegsschiffe der Welt. Ihre gewaltigen Motoren — die bei den kleinen Booten etwa 500 bis 2000 PS, bei den großen sogar 3000 PS und mehr entwickeln — verleihen ihnen die Geschwindigkeit eines D-Zuges; im allgemeinen beträgt sie zwischen 35 und 45 sm (1 sm = 1852 m) in der Stunde. Die von einem Torpedomotorboot erreichte absolute Höchstgeschwindigkeit betrug 55 sm, das sind beinahe 102 Kilometer!

Diese enorme Geschwindigkeit, verbunden mit der großen Angriffswucht und den todbringenden Torpedos, rechtfertigt die Bezeichnung „Stukas der Meere". Aber noch weitere Ehrentitel sind diesen Booten zugedacht worden, so z. B. „Bissige Windhunde der See", „Wölfe der See", „Moskitos der Meere". Alle diese Bezeichnungen treffen für die deutschen Schnellboote zu, deren Besatzungen mit größtem Schneid und Mannesmut ihre Fahrzeuge an den Gegner bringen, um ihn mit ihren verderbenbringenden Waffen zu vernichten. Sie sind die Träger des angriffsfreudigen Torpedogeistes geworden. Das deutsche Schnellboot hat durch seine Taten in diesem Kriege bewiesen, daß es ein unentbehrliches Seekriegsmittel darstellt. Ihm gebührt ein besonders ehrenvoller Platz in der ruhmreichen deutschen Seekriegsgeschichte.

Adalbert von Goerne

So wurde der „Bösewicht" gefaßt

Das gestörte Mittagessen — Erfolgreiche Jagd des Torpedoboots

(PK.) Um es gleich vorweg zu nehmen: Mit dem Bösewicht ist ein englisches Unterseeboot gemeint, das die Gewässer des Kattegatt unsicher machen soll. Der Funkmaat Hein, ein äußerst wichtiger Mann auf unserem Torpedoboot, hat ihm diesen Namen gegeben. Im allgemeinen macht Hein keine Unterschiede zwischen englischen Unterseebooten, Flugzeugen oder Zerstörern, er hat von allen eine gleich schlechte Meinung, aber hier liegt der Fall etwas anders.

Der verantwortliche Mann für den drahtlosen Verkehr an Bord eines Torpedobootes hat an sich schon nicht viel Zeit, besonders nicht auf Feindfahrt. Er hängt dauernd an seinen Apparaten, um keine der Nachrichten oder Befehle zu verpassen, die für Schiff und Mannschaft von lebenswichtiger Bedeutung sein können, aber wenn es gerade gebratene Leber und grüne Bohnen gibt, und dann haut so ein Kerl dazwischen . . .

Aber ich will lieber der Reihe nach berichten. Schon am frühen Morgen geht es los. Wir haben kaum die norwegischen Gewässer hinter uns, da schickt Hein einen Funkspruch auf die Brücke, den eines unserer Aufklärungsflugzeuge „an Alle" gerichtet hat: „In Planquadrat so und so Oelspuren gesichtet. Vermute Unterseeboot, greift an!"

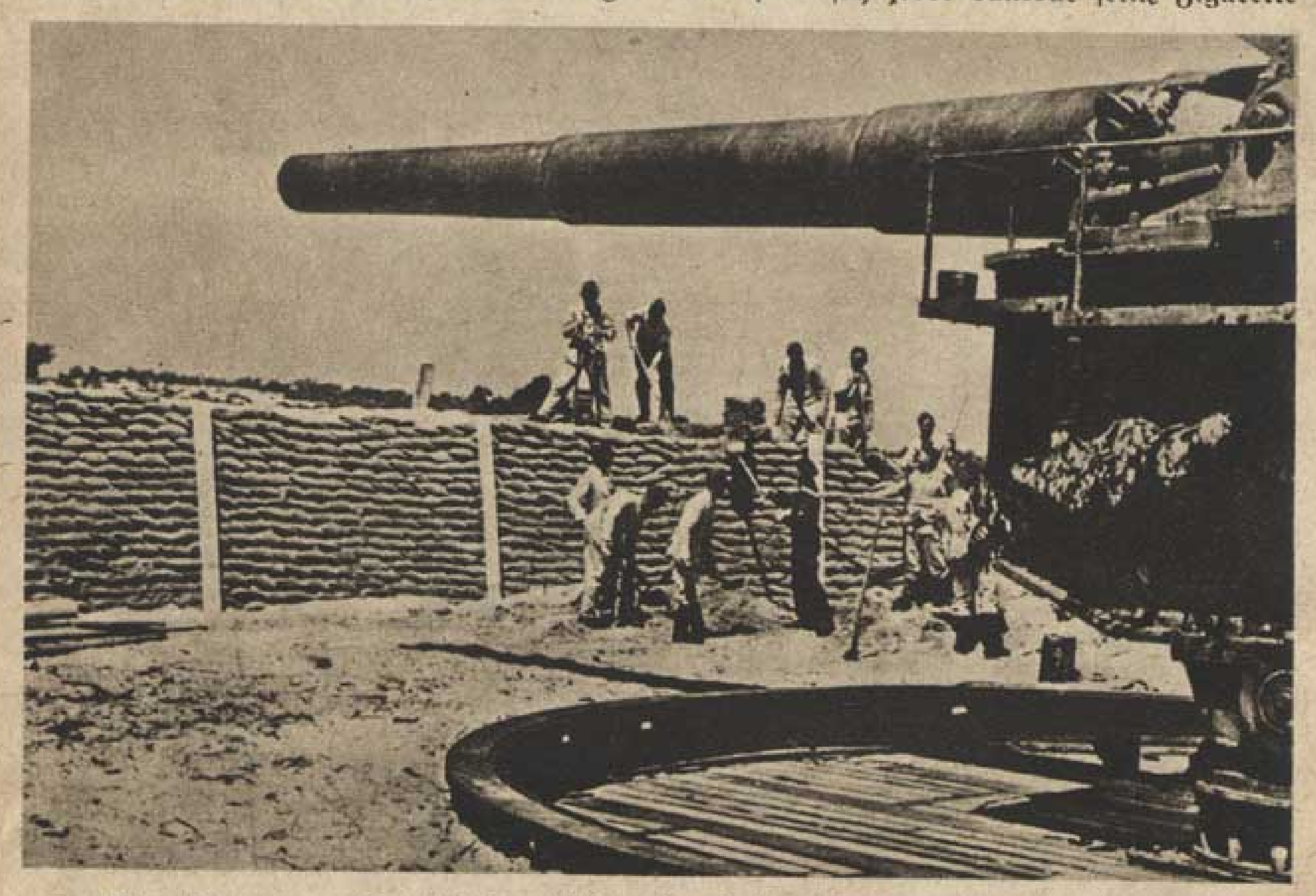
In der Kombüse werden viele Kannen

schönen heißen Kaffees wieder kalt, denn wer könnte an Frühstück denken, wenn feindliche U-Boote ihr Unwesen treiben? Nicht daß wir für unser Schiff fürchten, denn es ist schnell und wendig und für Unterseeboote ein gefährlicher Gegner, aber wir haben wertvollere Einheiten unserer Flotte zu schützen, die nach erfüllter Aufgabe nunmehr der Heimat zustreben.

Auf der Brücke ertönen laute Kommandos, grelle Glocken schlagen in allen Räumen an. Ein Zittern geht durchs Schiff, die Schlote beben, dicke Rauchschwaden wälzen sich nach achtern, erst weiß, dann schwarz, um gleich darauf ganz zu verschwinden. Unser Boot scheint von einem unheimlichen Leben erfüllt. Wie ein Raubtier setzt es zum Sprung an, noch eine kurze Pause, als wollte es alle seine Kräfte sammeln, dann schießt es vorwärts, die Wogen schlagen wie ein Sturzbach hinter uns zusammen. Zitternd klettern die Zeiger der Instrumente in die Höhe. Die Mannschaft legt die Schwimmwesten an und bezieht ihre Gefechtsstationen. Alle Augen sind aufs Wasser gerichtet. Der Ausguck ist von allen besetzt, die sich an Deck befinden. Sogar der Koch ist dabei, denn kein Augenpaar ist zu viel, wenn es gilt, den „Spargel" eines Unterseebootes auszumachen, der sich so leicht hinter den Wogen verstecken kann.

Am schwersten haben es die, die an den Wasserbomben stehen. Am äußersten Ende des Bootes liegen die gefährlichen Sprengkörper bereit. Bei dieser Geschwindigkeit ist dort die Hölle. Drohend steigen Berge von weißer Gischt über den Männern auf. Sie haben sich festgebunden, um der Wucht der aufgewühlten Wassermassen widerstehen zu können. Das Heck des Bootes ist ganz in weißen Schaum getaucht. Für Sekunden scheinen die Sturzwellen alles Lebende verschlingen zu wollen, aber immer wieder tauchen die triefenden Gestalten an ihrem Posten auf. Das sind Männer, hart wie der Stahl, aus dem ihr Schiff gebaut ist.

Alle hat das Jagdfieber gepackt. Jeder steht auf dem Anstand. An Essen und Trinken denkt keiner. Beinahe schmerzhaft ist diese Spannung. Endlich kommt von der Brücke der Befehl: „Unterseeboots-Alarm beendet!" Das Jagdglück war uns nicht hold. Trotzdem steckt sich jeder dankbar seine Zigarette



Eine Mauer aus Sandsäcken bildet den Splitterschutz für dieses schwere Küstengeschütz der Marine-Artillerie

an und denkt wieder an seine leiblichen Bedürfnisse.

Zweimal an diesem Morgen haben wir Frühstück und Kaffee stehen lassen. Dann passierte die Sache mit der gebratenen Leber und den grünen Bohnen. Hein, der Funkmaat, hatte gerade seinen Schlag in die Funkerbude gebracht bekommen und legt seinen Arm schützend um den Teller, damit er bei dem Seegang nicht über „Stag" gehe. Natürlich nimmt er die Kopfhörer beim Essen nicht ab, denn es könnte ja sein...! Es war so: Kaum hatte er den ersten Bissen im Mund, da summt es in seinen Ohren „tüt, tüüt, tüt. An Alle, an Alle. — Im Planquadrat XY Unterwassergeräusche festgestellt. Erhöhte Aufmerksamkeit befohlen." Diesmal springt Hein auf wie ein geölter Blitz. Planquadrat XY, das ist ja in unserer unmittelbaren Nähe! Einen wehmütigen Blick wirft Hein noch auf den dampfenden Teller, dann sind Leber und Bohnen vergessen.


Schwerer Kreuzer auf dem Marsch

„Dieser verdammte Bösewicht", knurrt Hein und gibt die Meldung an die Brücke weiter. Jetzt hat der Feind seinen Namen weg. Er heißt im ganzen Schiff der Bösewicht, und jeder schwört, daß es ihm diesmal an den Kragen gehen soll.

Wieder verwandelt sich das Schiff im Bruchteil von Minuten. Heulend jagen die Turbinen auf die höchste Drehzahl. Die Kommandos überstürzen sich. „Beide Maschinen A. K. voraus!" — „210 Grad" — „Recht so" — „160 Grad" — „Recht so" — „Achtung, Schiff dreht Steuerbord" —. Dieser Befehl wird blitzschnell weitergegeben, denn jetzt muß sich alles festhalten. Eine Hand fürs Schiff, eine Hand für den Mann! Zischend legt sich unser schmales Boot auf die Seite. Was nicht niet- und nagelfest ist, geht bei diesem Manöver über Bord. Jetzt liegt das Boot auf neuem Kurs und richtet sich willig wieder auf.

Da, voraus ein kreuzendes Vorpostenboot schießt Stern-Signale. „Höchste Gefahr!" — Der Feind ist gestellt! Wir brausen der Stelle zu wo der Bösewicht gesichtet wurde. Wasserbomben! Eine, zwei, vier, sechs, zehn! Schwerfällig plumpsen die mit hochbrisantem Sprengstoff gefüllten Trommeln über Bord.

Alles hält den Atem an. Jetzt geht ein harter Schlag durchs ganze Schiff. Wir spüren, wie das Deck unter unseren Füßen in die Höhe springt. Hinter uns springen wie Peitschenschnüre kleine Fontänen hoch. Dann bricht eine gewaltige Säule aus dem Kielwasser. Zehnmal wiederholt sich das grandiose Schauspiel, dann ist der „Bösewicht" kein Bösewicht mehr. Plötzlich kommt viel dunkelbraunes Oel an die Meeresoberfläche, dann hat meist ein Unterseeboot seine letzte Fahrt beendet. Sicherheitshalber entnimmt unser Ingenieur eine Probe dieses Oels und stellt durch Emulsionsproben einwandfrei fest, daß es sich um das von englischen Unterseebooten benutzte Oel handelt.

Hein grinst über das ganze Gesicht. Jetzt ist es fürs erste aus mit dem gestörten Mittagessen. Er macht sich über seine kalt gewordene Leber mit grünen Bohnen her, und sie schmecken ihm noch besser als vorhin, da sie gerade aus der Kombüse gekommen waren.

Artur Zell

Scharfe Wacht



Morsespruch mit Blinkgerät



Ausguck auf Kriegswache

Auf Vorposten

Unterseeboot versenkt feindliches Schiff . . .

Unterseeboot läuft zur Fernfahrt aus

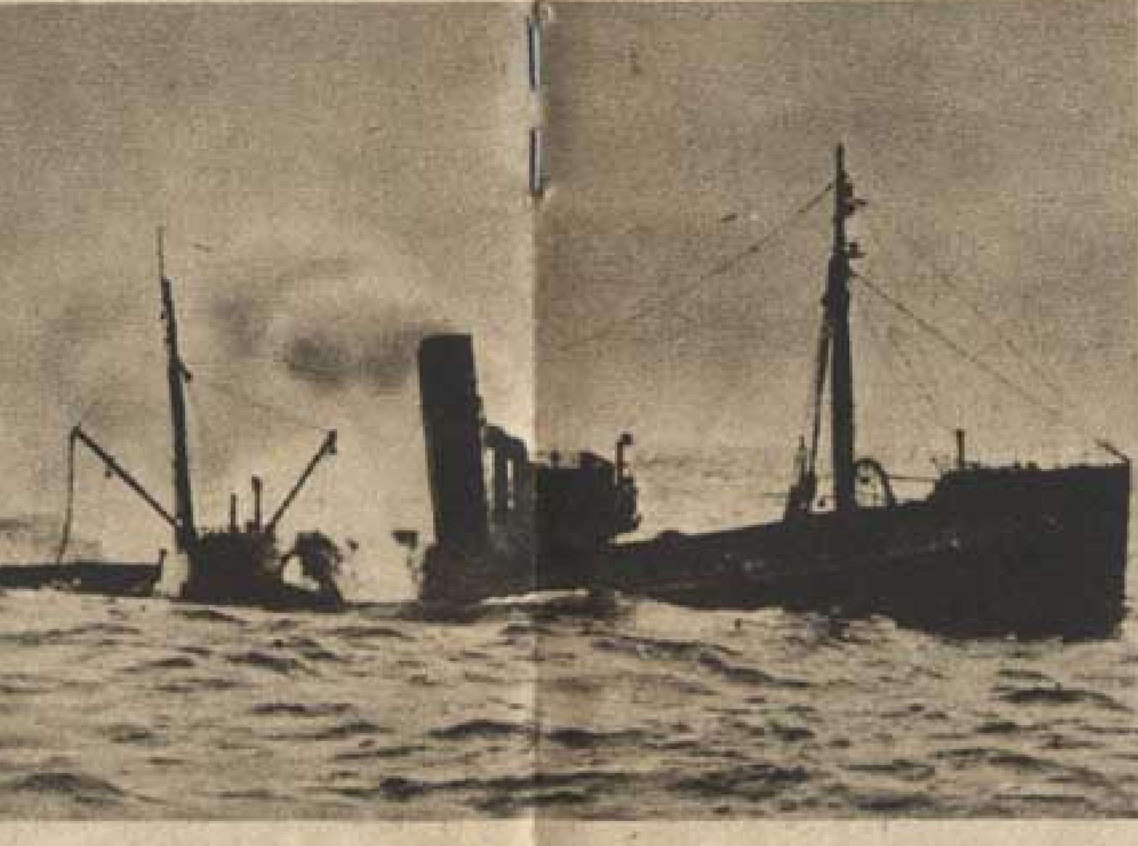


Feindliches Schiff gesichtet. Das Unterseeboot taucht

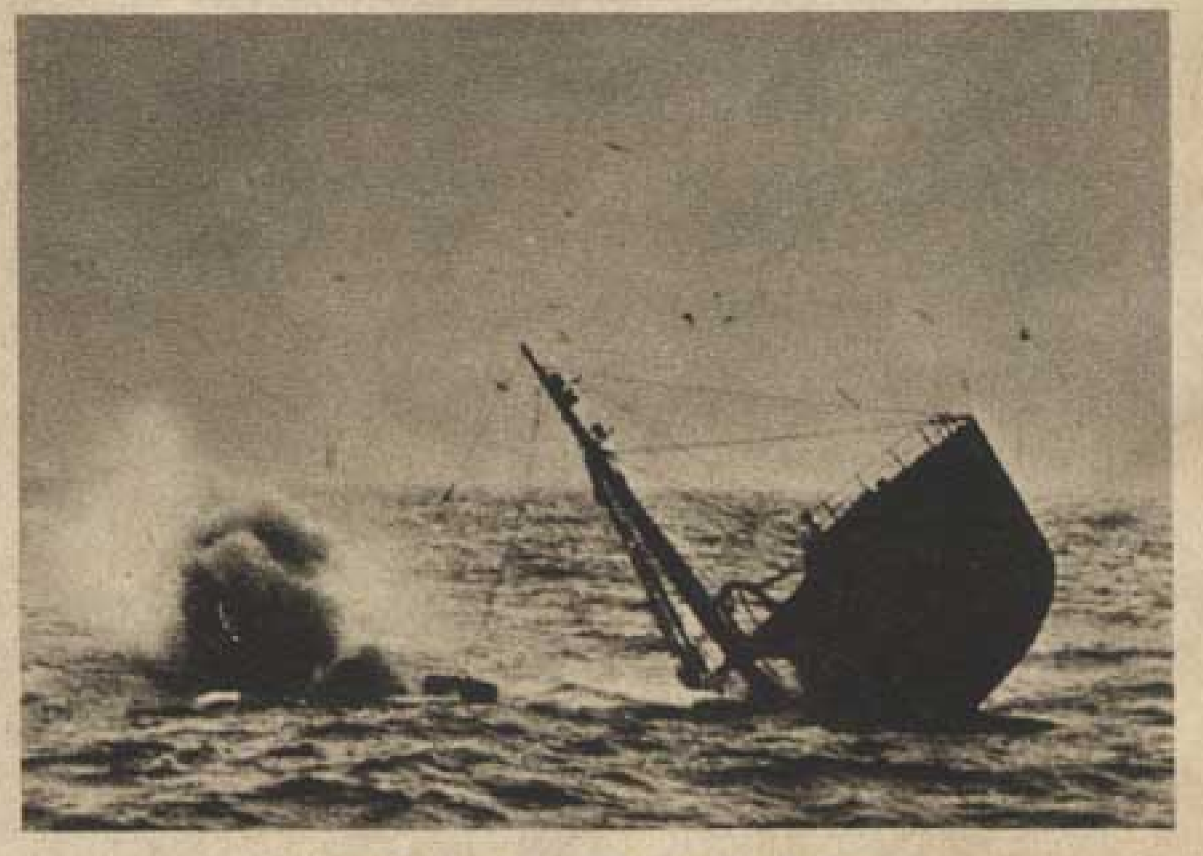


Der Kommandant am Sehrohr: „Rohr los!"

Der Schuß hat gesessen!

Das Schiff beginnt zu sinken



Das Heck geht zuerst in die Tiefe.

Schnellboote - Stukas der Meere

Deutsche Schnellboote laufen zur Feindfahrt aus

Ein „Aal" wird an Bord des Schnellbootes genommen

Das Seegefecht bei Jan Mayen

Wie der britische Flugzeugträger „Glorious" vernichtet wurde

(PK.) Stunden um Stunden, tagelang ist der deutsche Flottenverband mit hoher Fahrt nordwärts gestürmt. Drontheim und schließlich auch das heißumkämpfte Narvik blieben südlich zurück. Die Mitternachtssonne grüßte in wolkenlosen Nächten unsere stolzen Schiffe. Die Feindfahrt führte mitten hinein in ein Gebiet, das der Engländer zu beherrschen vorgab. Wie illusorisch diese Meinung ist, wurde schlagend durch den kühnen Vorstoß erwiesen, der von dem Flottenchef, Admiral Marschall, persönlich geführt wurde.

Am frühen Morgen des 8. Juni schrillen plötzlich die Alarmglocken durch das Schiff. Es beginnt ein Laufen und Hasten, das wie ein Spuk durch das ganze hellhörige Schiff klappert. Vor den Niedergängen stauen sich vorübergehend die Männer. Dann aber — wenige Minuten später — erscheinen die Decks im unteren Schiff wie ausgestorben. Alle sind auf ihren Gefechtsstationen.

Etwas Steuerbord voraus ist gerade ein Fahrzeug als ein bewaffneter englischer Tanker erkannt worden. Dieser wird von einem Sicherungsfahrzeug begleitet. Beide scheinen es für unmöglich zu halten, daß hier in dieser Ecke deutsche Kriegsschiffe auftauchen. Sie glauben, Engländer vor sich zu haben und versuchen, sich mit uns zu verständigen.

Doch sie werden schnell eines Besseren belehrt.

Feuererlaubnis ist gegeben. Schon verlassen die ersten Stahlgrüße die Rohre. Die Schiffe erzittern unter der Wucht der Abschüsse. Dichter gelber Qualm zieht nach anfänglichen tollen Wirbeln schwerfällig mit dem Winde über das Schiff.

Schnell haben sich unsere Batterien auf das Ziel eingeschossen. Das Sicherungsfahrzeug ist völlig in Rauch und Gischt der hoch aufspringenden Fontänen eingehüllt. Dann verschwindet es rasch nach kurzem Aufbäumen — als wolle es noch in letzter Sekunde seiner Vernichtung entgehen — in dem brodelnden Wasser.

Feuerpause.

Ein Zerstörer erhält den Befehl, nunmehr dem Tanker mit einem Torpedo den Fangschuß zu geben und die Ueberlebenden aufzunehmen.

Da! — eine riesenhohe Wassersäule, die sich mit Rauch und Trümmern mischt, hebt sich langsam aus dem Meer und sinkt zögernd, wie von einer starken Hand zurückgehalten, wieder über dem Tanker zusammen.

Der Torpedo hat gesessen.

Wie wenn sich das Schiff um eine weit vorn liegende Achse dreht, so hoch stellt sich das Achterschiff aus dem Wasser heraus, bleibt einige Sekunden so stehen — dann geht es rasch in die Tiefe. Nur Rauch und Wasserdampf verraten die Tragödie, die sich hier eben abspielte.

Der Verband sammelt sich. Nach der Unterbrechung wird der alte Kurs aufgenommen und der Kriegsmarsch fortgesetzt.

Endlos dehnt sich wieder vor uns das Eismeer. Ab und zu braust einer unserer Bordflieger über das Schiff und gibt uns wichtige Standortmeldungen.

Dann rufen wieder die Alarmglocken alle Mann auf Gefechtsstation. Voraus zieht ein großer englischer Transporter ahnungslos seinen Weg. Wie nicht anders zu erwarten war, ist auch er bewaffnet. Unsere Flieger schätzen ihn auf 16 000—20 000 Tonnen. Ein fetter und willkommener Brocken also.

Wieder sprechen unsere Geschütze ihre eherne Sprache, Stahl und Sprengstoff verrichten ganze Arbeit, und bald sinkt auch dieser Riese in die Tiefe des Eismeeres. Ueberlebende werden von unseren Zerstörern aufgenommen.

Obwohl jetzt der Alarm beendet ist, geht keiner von der Brücke. Man erwartet noch ein Zusammentreffen mit englischen Seestreitkräften.

Mit unverminderter Fahrt geht es weiter. Ungeheures haben die Maschinen geleistet. Die hohe Spitzengeschwindigkeit und die nicht viel tiefer liegende Dauerleistung, die sie den Schiffen geben, ermöglichen ein solch mutiges Operieren in Gebieten, die



Matrosen eines Kriegsschiffes nehmen Munition über

mehr als 1000 sm von der Heimat entfernt sind. Und 1000 sm (Seemeilen) entsprechen immerhin einer Strecke von Hamburg bis zur afrikanischen Küste.

Gegen Abend endlich tauchen wieder Rauchfahnen auf. Sie verraten uns zwei, nein, es sind drei feindliche Kriegsfahrzeuge. Auf sie haben wir gerade gewartet. Bald sind sie durch die scharfen Gläser genauer auszumachen: Zwei englische Zerstörer sichern — Donnerwetter, unwillkürlich schaut man noch einmal genauer hin, ehe man sich über die Meldung der Gefechtsbeobachtung freut — begleiten tatsächlich einen Flugzeugträger. Ganz deutlich ist schon seine typische Silhouette zu erkennen. Ein Irrtum ist ausgeschlossen.

Ein lebhafter Verkehr mit den einzelnen Kommandanten der deutschen Einheiten beginnt. Trotz der erregenden Umstände bleibt aber alles eisern ruhig. Kühl und knapp gibt der Flottenchef seine Befehle. Noch glauben sie drüben, Engländer vor sich zu haben.

Jetzt haben sie uns erkannt. Denn sie drehen ganz plötzlich ab. Dicke Rauchwolken entströmen ihren Schornsteinen. Zu spät!

Der Flottenchef gibt im gleichen Augenblick Feuererlaubnis. Wieder hüllt schwefelgelber Pulverdampf das Schiff ein. Die Mittelartillerie der Schiffe nimmt den vorderen Zerstörer aufs Korn.

Die Türme halten auf den Flugzeugträger. Während dieser Dampf aufmacht, versucht er, seine Flugzeuge aufsteigen zu lassen. Doch schon die ersten Salven der Türme, deren Feuer überragend gut liegt, unterbinden diese Absicht und treffen ihn ernstlich.

Der vordere Zerstörer staffelt sich jetzt nach backbord heraus. Er nebelt und versucht offensichtlich, uns von dem Flugzeugträger abzulenken. Der andere Zerstörer sucht durch sorgfältiges Nebeln das kostbare Schiff dem gut liegenden Feuer unserer schweren Türme zu entziehen. Das gelingt ihm auch vorübergehend und zwingt unsere Artillerie zu Feuerpausen. Doch der Wind zerreißt immer wieder die Nebelwand. Dann liegt das Feuer sofort wieder am Ziel.

Es bietet sich uns das gigantische Bild eines Seegefechtes. Bleigrau und verhangen spannt sich der Himmel über das Eismeer. Voraus hängt eine Regenwand. Auf diese hält der Flugzeugträger zu. Er hofft noch immer auf ein Entkommen. Schwarz und schwerfällig wälzt sich der künstliche Nebel der englischen Zerstörer über die See. Vor unseren Schiffen ballt sich bräunlicher Qualm, der durch das Mündungsfeuer in tolle Wirbel gerät. Ununterbrochen steigen drüben an den Zielen die hohen Wasserfontänen. Oft sind sie schwarz, meistens grau-weiß, manchmal springt feurige Lohe auf, dann zeigen die Einschläge höhere Säulen. Das sind die Treffer, die Tod und Vernichtung bringen.

Immer aber sind die Ziele mitten in der Feuerwalze. Ein Zeichen dafür, wie gut unsere Artillerie auch die kleinen und so überaus beweglichen Ziele zu treffen weiß.

Ja, unsere Artillerie kann stolz auf ihre Leistung sein. Des öfteren spricht der Flottenchef ihr während des Gefechts seine besondere Anerkennung aus.

Aber auch in unserer Nähe schlägt es ein, steigen hohe Wasserfontänen. Die englischen Zerstörer wollen den Kampf nicht aufgeben. Sie wehren sich verzweifelt.

Hoffen sie das Schlachtenglück noch zu wenden?

Urplötzlich stoßen sie durch ihre Nebelwände hindurch, feuern mit ihrer Artillerie und schießen ihre Torpedos auf die deutschen Einheiten ab. Wieder und wieder müssen diese durch geschicktes Manövrieren den Torpedos ausweichen.

Jetzt hat das konzentrische Feuer den vorderen, querab liegenden Zerstörer gepackt. In schneller Folge rollen die Salven über das Meer. Das aufsteigende Wasser zeigt, daß der Zerstörer unmittelbar im Zentrum des Feuerorkans liegt.

Sein Schicksal ist besiegelt. Jetzt liegt er schon manövrierunfähig still. Eine Feuerpause läßt erkennen, daß er kurz vorm Kentern ist, so stark hat er Schlagseite...

Dann hat sich das Wasser schon über ihm geschlossen.

Währenddessen versucht der Flugzeugträger, weiter abzulaufen. Doch allein die deutschen Einheiten bestimmen das Tempo der Ereignisse. Die Entfernung wird, sogar mit bloßem Auge erkennbar, rasch geringer. Die bisher erhaltenen Treffer hindern ihn vielleicht, seine volle Geschwindigkeit, die über 31 Knoten beträgt, zu entwickeln.

Unermüdlich legt währenddessen der noch unverletzte Zerstörer Nebelwand um Nebelwand um das wunde Schiff. Immer wieder stößt er vor, beschießt uns mit seiner Artillerie und läßt Torpedos gegen uns laufen. Doch seine verzweifelten Versuche bleiben ohne Erfolg. Wohl zwingt er unsere dicken Schiffe, unaufhörlich zu manövrieren. Laufend ändern sie den Kurs, Geschwindigkeit und Formation. Doch gelingt es dem Kommandanten, ihren gefährlichen Bahnen auszuweichen.

Jetzt haben sich wieder die schützenden Nebelwolken geteilt. Das Feuer der Türme packt schnell zu.

Feurige Lohe kennzeichnen die Einschläge als Treffer. Langsam beginnt der Riese sich auf die Seite zu legen. Brennend und qualmend treibt das zerschossene schwerfällige Wrack mit dem Wind. Wenige Minuten später sinkt auch er in das kühle Grab.

Trotzdem läßt der Zerstörer nicht locker.

Vermeint er wirklich noch etwas ausrichten zu können?

Hofft er auf Hilfe?

Noch einmal schlägt unsere brave Artillerie zu. Schwere Treffer zerreißen ihm das Vorschiff. Seine vorderen Rohre schweigen. Mit der Fahrt ist er auch herabgegangen. Auf dem Achterschiff schießt er aber noch. Also muß auch er bis zur völligen Vernichtung niedergekämpft werden.

Unsere Mittelartillerie schickt noch einige Salven hinüber. Da endlich schweigt der Gegner. Sein Vorschiff brennt. Langsam beginnt er zu sinken.

Weißer Dampf steht für einige Augenblicke über dem Wrack. Wahrscheinlich hat eine Kesselexplosion stattgefunden. Dann schließen sich auch über diesem tapferen Gegner die Wellen.

Damit ist dieser denkwürdige Tag, der bereits als das Seegefecht von Jan Mayen



Seegefecht bei Jan Mayen
Blick auf ein deutsches Schlachtschiff, das gerade eine Salve der schweren Türme auf den britischen Flugzeugträger „Glorious" abfeuert

in die Geschichte eingegangen ist, abgeschlossen. Von uns an diesem Tag getrennt operierende Einheiten unseres Verbandes melden noch die Versenkung eines englischen U-Boot-Jägers und die Vernichtung von weiteren 30 000 Tonnen feindlichen Schiffsraums. Auch sie haben also Jagdglück gehabt.

Dr. List

Minensucher an der Front

Bericht des Flottillenchefs über 123 Tage Arbeit

(PK.) Das erfolgreiche Gefecht deutscher Minensuchboote gegen englische Schnellboote, das im OKW.-Bericht gemeldet wurde, zeigt unsere Minensucher an der Front. Nicht jeden Tag haben unsere Minensuchboote Gefechtsberührung mit dem sichtbaren Feind, um so mehr aber mit dem unsichtbaren. Sie sind immer an der Front. Das kleine Gefecht, das die Minensucher in den OKW.-Bericht brachte, ist für sie eine Nebensache. Ihre Hauptarbeit vollzieht sich weniger bemerkt von der Oeffentlichkeit. Das war schon genau so im Weltkriege, und das Minensucherlied von damals, das zu der Melodie „Was blasen die Trompeten?" gesungen wurde, begann mit dem Vers:

„Es gibt bei der Marine
So manchen armen Wicht,
Der kennt wohl eine Mine,
Doch die sie räumen, nicht.
Und dennoch könnt' ich schreiben
So manches dicke Buch
Von ihrem Tun und Treiben
Der braven Minensuch'."

Ein solches dickes Buch ist das Kriegstagebuch des FdM., des Führers der Minensuchboote. Dort sind die Taten der ihm unterstellten Minensuch- und Räumflottillen verzeichnet, deren Aufgabenkreis jetzt im Kriege immer größer geworden ist. Das Räumen von Minensperren, das Freihalten von minenfreien Wegen, Geleitdienst und Vorpostendienst, Unterseebootjagd und Fliegerabwehr stellen an unsere Minensucher Anforderungen, die mit der Ausdehnung der von Deutschland besetzten Küsten auf mehrere



Minensuchboote kurz vor dem Ausbringen des Suchgerätes



Wie die Minensuchboot-Flottillen arbeiten

Vom Heck des linken Minensuchbootes wird die ausgebrachte Schleppboje an der Schleppleine geschleppt. Die Schleppboje trägt die Drachenleine mit dem Drachen (B). Mit dem Drachen wird die eigentliche Suchleine auf die erforderliche Tiefe gesteuert. Von der Drachenleine zweigt eine neue Leine ab, an deren einem Ende sich die Greiferboje (C), an deren anderem Ende sich der Sprenggreifer (A) befindet. An diesem Greifer sitzt die eigentliche Suchleine, die zu einem zweiten Boot führt. Hat sich das Ankertau einer Mine in der Suchleine gefangen, wird dieses in den Sprenggreifer gezogen, der Greifer detoniert und zersprengt das Ankertau der Mine. Die Mine steigt an die Oberfläche und wird abgeschossen. Dadurch wird aber die Verbindung zwischen den beiden Minensuchbooten unterbrochen. Das Minensuchgerät wird nunmehr eingeholt, die Sprengladung erneuert und die Verbindung mit dem Schwesterboot wiederhergestellt

1000 Kilometer entsprechend gewachsen sind. Neben ihren planmäßigen Aufgaben werden die Boote zu vielen anderen Dienstleistungen herangezogen, wie sie besonders während der Norwegenaktion nötig wurden. Was der Minensuchdienst an einer Küste von vielen tausend Kilometern bedeutet, davon macht man sich gewöhnlich kaum eine Vorstellung. Der Bericht eines Flottillenchefs über eine Arbeitsperiode von 123 Tagen vermag immerhin einen Eindruck zu vermitteln.

In 123 Tagen seit dem Auslaufen der Flottille nach der Eisperiode, also seit Ende März, war die Flottille 94 Tage in See. Von den 29 Hafentagen entfielen elf auf große Kesselreinigung und kurze Werftüberholung, wo die Besatzung, besonders das technische Personal, Schulter an Schulter mit den Werftarbeitern eingesetzt war. Die restlichen 18 Hafentage waren ebenfalls keine Ruhetage, da sie von morgens bis abends zur Ergänzung von Brennstoff, Munition und Proviant ausgefüllt waren. Außer einem Pfingsttag und einem Arbeitssonntag in der Werft hat die Flottille keinen Sonntag im Hafen gehabt. Landgang gab es in diesen Monaten nur gelegentlich ein paar Stunden.

Was aber hat die Flottille in den 94 Seetagen alles leisten müssen! Die zurückgelegte Wegestrecke betrug 12 874 Seemeilen. Diese riesige Strecke führte aber niemals von der Gefahr weg, sondern immer mitten in sie hinein, in Minen- und Unterseeboot-gefährdetes Gebiet. Unzählige Male wurde das Minensuchgerät ausgebracht, verankerte Minen wurden geräumt, treibende abgeschossen. Es wurden darüber hinaus 57

Stichfahrten zur Freihaltung minenfreier Wege nach Westen und im hohen Norden unternommen. Wind und Wetter ist der Minensucher gewöhnt, aber niemals weiß er, wo der unsichtbare Feind lauert. Stets ist er auf ihn vorbereitet. So müssen die unteren Räume fast ständig geräumt sein, und auch zum Schlaf müssen die abgelösten Freiwachen sich einen Platz an Deck suchen.

Zu diesem routinemäßigen Dienst kamen nun die Sonderaufgaben. Es wurden von dieser einen Flottille über 50 Dampfer nach Norwegen geleitet. Von ihnen ist nur einer bei schlechtem Wetter einem feindlichen Torpedo zum Opfer gefallen. Auf den Booten der Flottille selbst wurden über 2000 Soldaten des Heeres nach Norwegen transportiert. Die Flottille hat das ihr anvertraute Geleit nicht nur gegen Minen, sondern auch gegen Unterseeboot-Gefahr gesichert. Sie hat durch Wasserbomben fünf feindliche Unterseeboote im Skagerrak und eins im Oslofjord vernichtet. Weitere feindliche Unterseeboote wurden durch Wasserbomben angegriffen, beschädigt und vertrieben, so daß sie die Transporte nicht stören konnten.

Diese Flottille hat aber nicht nur den Nachschub an Personal und Material sicher nach Norwegen geleitet, sondern war bei vier größeren Unternehmungen als Minengeleit für Einheiten unserer Flotte bei ihren Operationen eingesetzt. Sie hat dafür gesorgt, daß bei keiner dieser Unternehmungen Verluste durch Minentreffer eintraten. Feindliche Bomber hat sie wiederholt durch ihre Flak vertrieben, sie führte Vermessungsaufgaben für Minensperren durch, Lotsendienst an Sperrlücken, sie brachte nebenbei mehrere Handelsschiffe mit Konterbande als Prisen ein. Es war ein Boot dieser Flottille, dem es im Januar gelang, das englische Unterseeboot „Starfish" zu vernichten und seine gesamte Besatzung gefangenzunehmen.

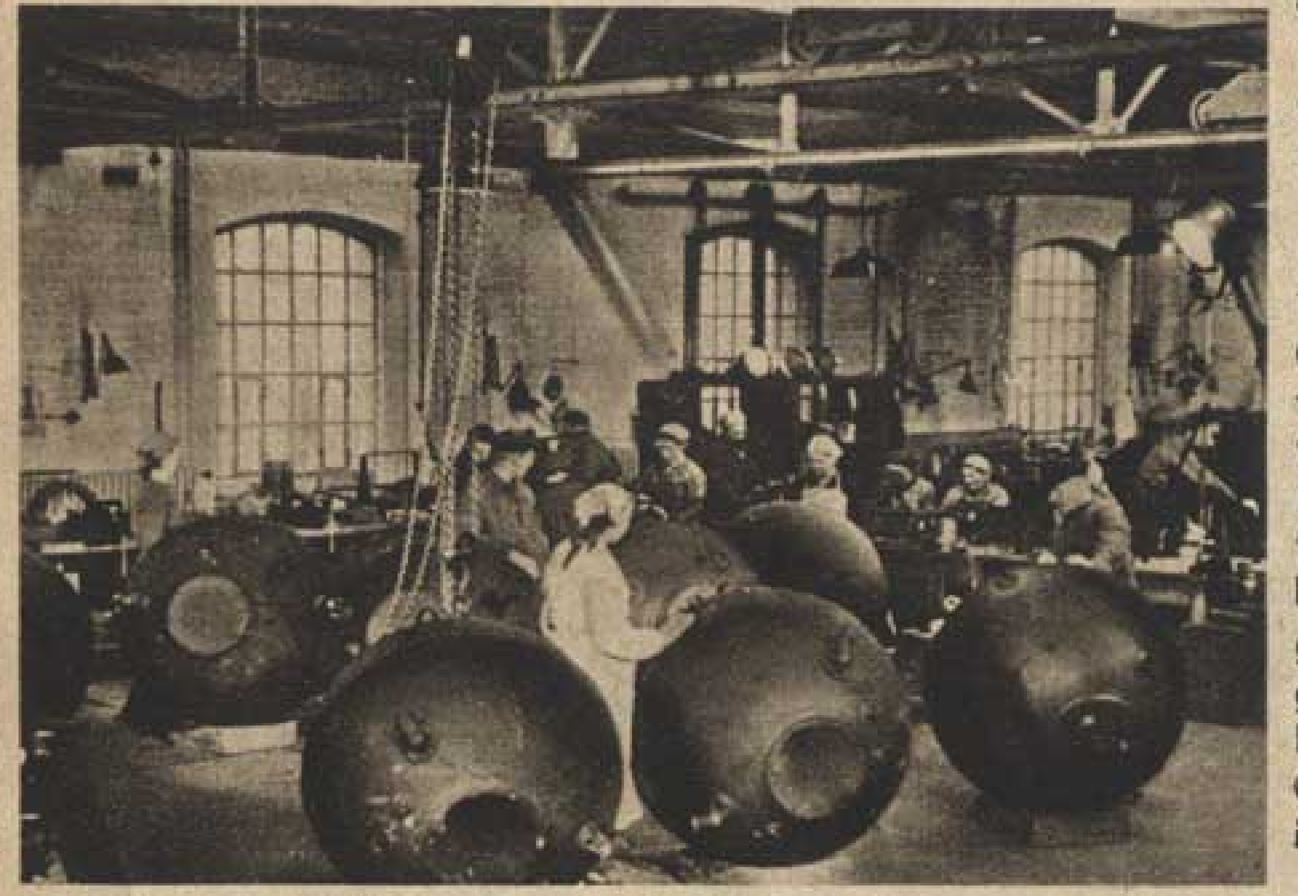
Unsere Minensucher verstehen sich auf ihr gefährliches Handwerk. Nur eins von den Booten dieser Flottille ist durch Minentreffer gesunken.

Eine andere Flottille berichtet:

Vier Minensperren geräumt, siebenmal zur Unterseebootjagd angesetzt, alle Unterseeboote durch Wasserbomben vertrieben, 53 Stichfahrten bis zur feindlichen Küste. Britisches Unterseeboot zum Auftauchen gezwungen, gesamte Besatzung gefangen. Wiederholte Abwehr feindlicher Bombenangriffe. Eins der Boote manövrierte durch geschicktes Fahren allein 12 feindliche Bombenabwürfe aus. Ohne die beim Minenräumen zurückgelegte Strecke belaufen sich die abgelaufenen Wegstrecken auf 12 881 Seemeilen. Im Winter geriet ein Boot durch Packeis in die Gefahr des Kenterns. Schon stand die Besatzung klar zum Verlassen des Bootes. Im letzten Augenblick gelang das Wegdrücken einer großen Eisscholle, und das Boot richtete sich wieder auf.

Eine neu aufgestellte Flottille legte auf 15 Unternehmungen 6756 Seemeilen zurück, wehrte U-Boot- und Fliegerangriffe ab, brachte Einheiten unserer Flotte durch feindliche Minensperren und geleitete sie bis in Seegebiete, die im Weltkrieg kaum von unseren Schiffen berührt wurden.

Stets lauert der unsichtbare Feind, und das gefährliche Kriegs-



In riesigen Hallen werden die Minen, wichtige Waffen des Seekrieges, montiert

handwerk des Minensuchers fordert bei ständigem Einsatz auch seine Opfer. In der britischen Marine sind, wie Churchill zugab, der in solchen Dingen nur ungern übertreibt, bisher 69 Minensuchboote gesunken. Unsere eigenen Verluste machen nur einen Bruchteil der englischen aus und bleiben bei verbesserten Methoden weit hinter denen des Weltkrieges zurück. Aber den einen oder den anderen hat es doch gepackt, wie es mit der unentwegten Verbissenheit des Stolzes auf die Waffe im letzten Vers des alten Minensucherliedes heißt:

„Und lauf ich auf 'ne Mine
und gluckre willig ab,
werft mir, wie ich's verdiene,
'ne Boje auf das Grab
mit End-Toppzeichen oben
aus schwarzem Flaggentuch,
und singt noch einmal droben:
Hurra die Minensuch'!"

Hans Schulze

Hufeisen als Siegeszeichen

Erfolgreicher Einbruch in britischen Geleitzug

(PK.) „Wir haben nie das Gefühl, daß uns etwas ‚passieren' könnte, und für unseren ‚Alten' gehen wir durchs Feuer!"

So fing unsere Unterredung mit dem jungen Funkmaaten, einem Kölner Jungen, an, der auf dem Unterseeboot des Kapitänleutnants Kretschmer soeben von Feindfahrt gegen England zurückgekehrt ist. Ein Funkmaat hat an Bord eines Unterseebootes die verschiedensten Funktionen, und er ist so halbwegs eigentlich ein „Universalmaat". Er ist Funkmaat, Sanitätsmaat, Verpflegungsmaat und außerdem noch Verschlußnummer am Geschütz.

„Wir operierten im Atlantik", so erzählt uns dieser Mann, an dessen Brust das Band des Eisernen Kreuzes befestigt ist, „drei Tage erst waren wir in See. Verschiedentlich hatten wir Fliegeralarm, und dann gingen wir schnell in die Tiefe, denn Flieger sind eine verdammt unangenehme Sache für uns. Da sichten wir nachts den ersten Brocken. Wir verfolgten ihn und kamen bald zum ersten Schuß. Ein schwer bewaffneter englischer Dampfer war es, die ‚Aukland Star', 11400 BRT. groß. Er brauchte nicht lange, um restlos abzusacken. Schon am nächsten Tage kam uns der 7336 BRT. große englische Dampfer ‚Clan Menzies' mit Stückgut von Australien nach England unterwegs vor den Bug; auch er war in wenigen Minuten erledigt.

Zwei Tage später. Wir verfolgten einen Dampfer, und als wir auf Seerohrtiefe gingen, stellte der Kommandant fest, daß wir einen Geleitzug vor uns hätten.

Es wurde nicht lange gefackelt, und schon war Nr. 3 der 5475 BRT. große Bananendampfer „Jamaica Progreß" seinem Bestim-



Unsere Marinesoldaten haben Humor. Bevor die Minen in die Tiefe gehen, werden sie mit lustigen Zeichnungen versehen



Die blauen Jungen der Schnellboote versehen die „Aale" (Torpedos) mit herzlichen Grüßen an die Briten

mungsort gewaltsam entzogen. Für eine Million Stück Bananen war auf diesem Frachter Platz! Da werden sich die englischen Ladies und Misters wohl etwas ihren Geschmack auf Bananen verkneifen müssen!

Dann saßen wir am nächsten Tag mitten in einem sehr stark gesicherten Geleitzug. Zerstörer und Flugboote hatten die Sicherung übernommen, und immer wieder wurden wir unter Wasser gedrückt. So an die 20 Wasserbomben gingen teilweise in allernächster Nähe des Bootes nieder. Aber sie taten uns nichts, und wir blieben dem Geleitzug unablässig auf den Fersen. In der Nacht tauchten wir wieder auf und befanden uns wie der Wolf in der Schafherde mitten zwischen den fettesten Brocken. Ueber Wasser griffen wir den ersten an. Es war die „Alexia", 8016 BRT. groß, der zweite folgte, die 6556 Tonnen große „Lucerna", und noch ein dritter Dampfer, ein 9400 BRT. großer unbekannter Frachter, mußte den Grund des Meeres aufsuchen.

Während dieser Kampfhandlungen am „laufenden Band" wurde wie wild von Zerstörern gefunkt, und immer wieder erschienen Flugboote und Zerstörer über uns und bewarfen unseren vermeintlichen Standort mit Flieger- und Wasserbomben. Wir kehrten dann später zum Schußfeld zurück und stellten fest, daß die „Alexia" noch nicht restlos erledigt war. Wir konnten bald die Genugtuung erleben, daß nach kurzer Zeit auch dieser hartnäckige Gegner hinunter mußte. Die „Alexia" beschoß uns wie wild, und wir mußten dann abdrehen, um nicht durch Artillerietreffer selber in Gefahr zu kommen. Uebrigens galt der Torpedoschuß gar nicht der „Alexia", sondern einem neben ihr fahrenden Tanker. Dieser hatte jedoch in dem stark phosphorisierenden Wasser die Laufbahn des Torpedos entdeckt und schor aus. Der Torpedo hatte dafür Verständnis und lief der „Alexia" dafür in den Leib! Aus einem anderen Geleitzug konnten wir noch einen 8000 BRT. großen unbekannten Frachter abschießen, der schnell unter Wasser ging.

In kurzen, dürren Worten, ohne jede Ausschmückung erzählte dieser tapfere Unterseebootfahrer die Erlebnisse der Fahrt. Man merkte seinen Worten an, daß die Gefahren, die diese Feindfahrt mit sich brachte, längst vergessen sind und nur der stolze Erfolg klar vor Augen steht!

Immer wieder erzählt er von seinem Kommandanten, dem Kapitänleutnant Kretschmer. Seine Kaltblütigkeit und die schneidige Führung des Bootes versetzten die ganze Besatzung des Bootes in das Gefühl unbedingter Sicherheit. Als Kapitänleutnant Kretschmer vom Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, persönlich das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz in Empfang nehmen konnte, war das die größte Freude für die gesamte Besatzung.

Lange lag das Boot im Heimathafen, und die Männer sehnten sich immer mehr nach der Fahrt gegen England. Endlich war es

so weit, und diese Feindfahrt hatte, wie bekannt, so großartige Erfolge aufzuweisen, daß Kapitänleutnant Kretschmer weithin bekannt wurde. Und die folgende Fahrt wurde ein noch größerer, stolzerer Erfolg. Alle Unterseebootfahrer haben den Wunsch, das „Rekordboot“ der Flotte zu werden.

Namen wie Prien, Kretschmer, Schulze, Rollhagen, Hartmann, Schuhardt sind jedem Deutschen bekannt, und auch der Engländer weiß genau, daß er den deutschen Unterseebooten so leicht nicht entgehen kann. Seine Abwehr wird immer intensiver; aber gegen den Geist, die Kühnheit, den Schneid und vor allen Dingen gegen das Können unserer Unterseebootfahrer ist kein Kraut gewachsen.

Zwei Hufeisen zieren den Turm des von Kapitänleutnant Kretschmer befehligten Unterseebootes. Laut Logbuch wurden beide Hufeisen beim Ankeraufgehen im Kieler Hafen in den Ankerspitzen gefunden! Es klingt fast unglaublich, aber es entspricht der Tatsache. Das Hufeisen ist das Wahrzeichen des Bootes geworden. Die weißen Siegeswimpel, die das Boot bei Rückkehr von Feindfahrten setzen kann, zeigen alle das Hufeisen. Möge es dem Boot weiter Glück bringen.

Herbert Kühn

Das Artilleriegerät / See- und Luftziele Gewicht der Geschosse

Die Aufstellung der Geschütze an Bord eines Kriegsschiffes geschieht unter Ausnutzung der gesamten Schiffslänge, und zwar derart, daß bei jeder taktischen Lage eine möglichst große Anzahl der Geschütze verwandt werden kann. Dabei muß man einen Unterschied zwischen der Seeziel- und Luftziel-Artillerie machen.

Zunächst wollen wir uns mit der Seeziel-Artillerie beschäftigen, d. h. mit den Geschützen, die zur Bekämpfung von Seezielen, also Schiffen, eingesetzt werden. Beginnen wir mit der artilleristischen Bestückung der großen Schlachtschiffe. Die schweren Geschütze dieser Schiffe stehen meist in der Mittschiffslinie und sind in Zwillings-, Drillings- oder Vierlingstürmen untergebracht. Ihr Kaliber beträgt 28 cm bis 40,6 cm. Hierbei ist zu beachten, daß das Kaliber der schweren Geschütze eines Schiffes stets einheitlich ist, d. h.

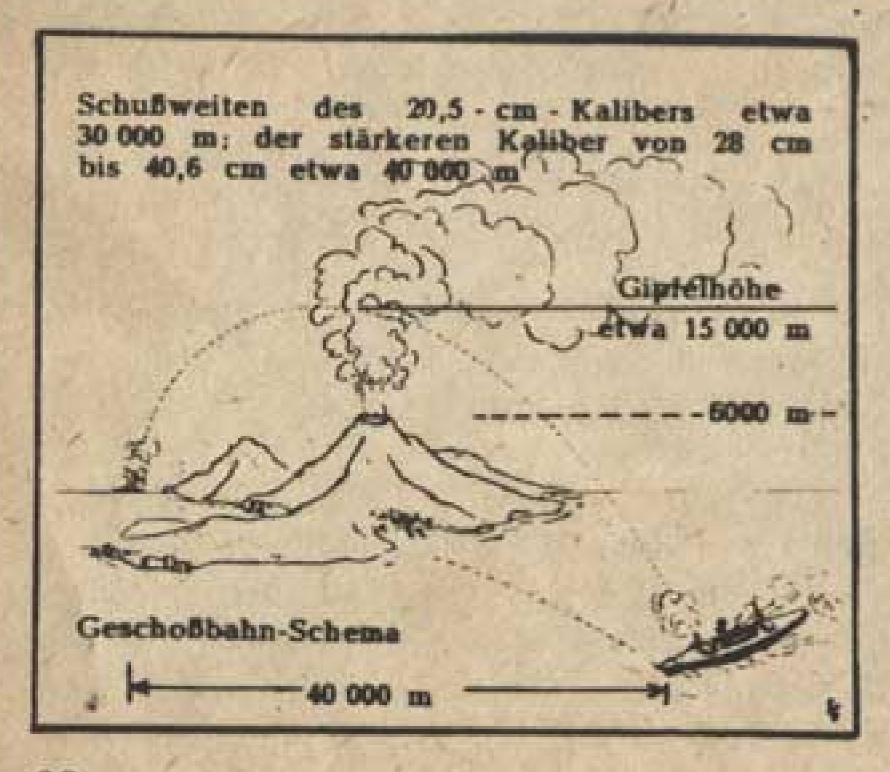


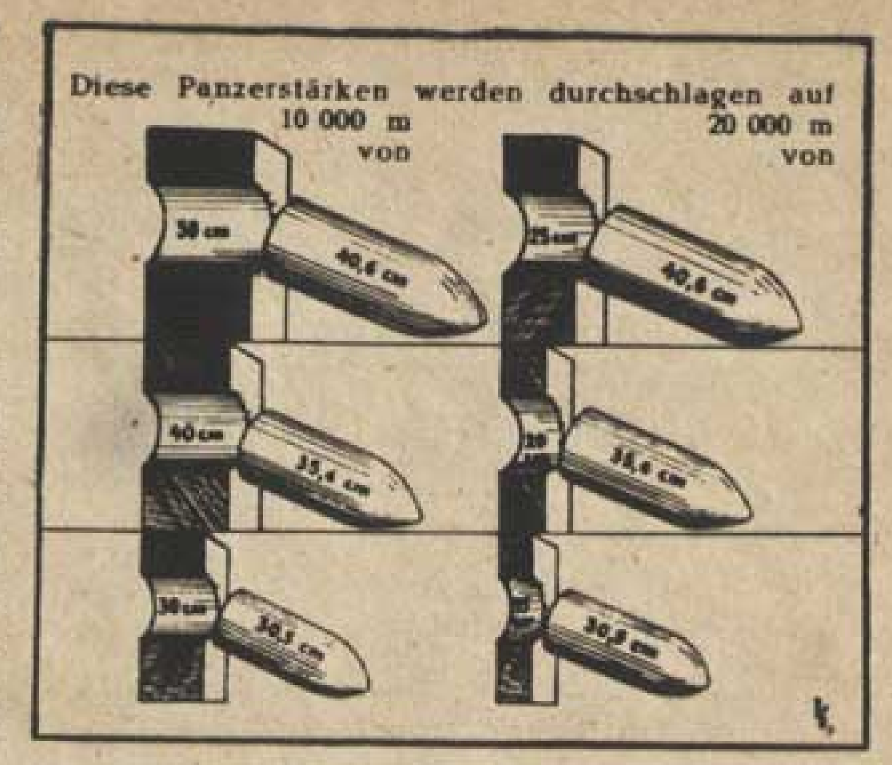
Schweres Küstengeschütz der Marineartillerie beim Feuern. Das Geschoß ist vor dem Mündungfeuer zu sehen

also, das Schiff führt z. B. 28-cm- oder 35,6-cm- oder 40,6-cm-Geschütze. Diese gewaltigen Kanonen sind stets Langrohrgeschütze mit 14 bis 18 m langen Rohren, die elektrisch oder hydraulisch-elektrisch bewegt werden. Je nach Typ und Größe führt das Schlachtschiff 6 bis 12 solcher Geschütze.

Die Erhöhungswinkel der schweren Geschütze betragen oft bis zu 45 Grad. Auf den älteren Schiffen mußten die Winkel zwecks Steigerung der Schußweiten erheblich vergrößert werden. Das war zur Erhaltung einer starken Gefechtskraft erforderlich. Der Weltkrieg hat gezeigt, daß Artilleriekämpfe auf weit größere Entfernungen möglich waren, als man bis dahin annahm. Die Erhöhung der Geschütze ließ aber nur eine bestimmte Schußweite zu. Da die heutigen hochgelegenen Feuerleitstände eine gute Beobachtung des Gegners erlauben und in Verbindung mit Flugzeugbeobachtung ein treffsicheres Schießen auf sehr große Entfernungen ermöglichen, müssen die Geschütze auf ihre Reichweite einstellbar sein. Man findet daher heute auf den Schlachtschiffen außer neuzeitlichen Feuerleitanlagen stets Geschütze mit großen Erhöhungswinkeln.

Die Granaten haben zylindrische Form, sind also Langgeschosse. Es werden sowohl Sprenggranaten als auch Panzersprenggranaten verwandt. Letztere haben die Aufgabe, den Panzer des feindlichen Schiffes zu durchschlagen und im Innern des Zieles zur Detonation zu gelangen. Um dies zu erreichen, sind sie mit Verzögerungszündern ausgerüstet. Der Sprengstoff befindet sich im hinteren Teil der Geschoßkörpers und





beträgt im allgemeinen 3 vom Hundert des Geschoßgewichtes. Die Engländer gebrauchten im Weltkriege Schwarzpulver oder Lyddit-Füllungen; nach dem Kriege haben sie einen stärker wirkenden Sprengstoff, Trinitrotoluol, eingeführt.

Um einen Begriff von dem Gewicht schwerer Marinegeschosse zu bekommen, sollen im folgenden einige Geschoßgewichte genannt werden.

Amerikanische 40,6-cm-Granate .	= 1117 kg
für die neuen Schlachtschiffbauten	
englische 38,1-cm-Granate	= 885 kg
amerikanische 35,6-cm-Granate .	= 653 kg
französische 34-cm-Granate . .	= 540 kg
französische 30,5-cm-Granate . . .	= 418 kg

Geschosse anderer Staaten mit gleichartigen Durchmessern weisen ähnliche Gewichte auf. Um einen derartigen Stahlkoloß durch die Luft befördern zu können, dazu gehört natürlich eine gewaltige Pulverladung. Die Ladungen bestehen meist aus Nitro-Glyzerin-Pulver oder Cordite und befinden sich in Hülsen oder Beuteln. Die deutsche Kriegsmarine führte die Kartuschen in Messinghülsen, die in luftdicht abgeschlossenen Blechhülsen lagern. Dadurch wird eine sehr gute Lagerbeständigkeit und Schutz gegen Selbstentzündung erreicht.

Neben der schweren Artillerie führt das Schlachtschiff auch mittlere Artillerie — Geschütze vom Kaliber 12,7 cm bis 15 cm — zur Bekämpfung von Seezielen und schwere Flak sowie Maschinenwaffen gegen angreifende Flugzeuge. Die Förderanlagen für schwere und mittlere Munition werden meist

hydraulisch oder elektrisch-hydraulisch betrieben.

Die Schweren Kreuzer — meist 10 000-t-Schiffe — besitzen als Hauptbewaffnung in Zwillings- oder Drillingstürmen Geschütze mit einem Kaliber bis zu 20,3 cm, die Leichten Kreuzer in der gleichen Aufstellungsart Geschütze mit einem Kaliber bis zu 15,5 cm. Die Anzahl der Geschütze beträgt je nach Größe und der gedachten Aufgabe des Schiffes 6 bis 15 Stück.

Die artilleristische Bestückung des Torpedokreuzers und Zerstörers besteht meistens aus 12-cm- oder 13-cm-Geschützen, die in einer Anzahl von 4 bis 8 Stück in der Mittschiffslinie Aufstellung finden.

Unterseeboote haben im allgemeinen nur ein Geschütz an Bord (leichtes, höchstens mittleres Kaliber). Das liegt in der Eigenart der Unterseebootswaffe begründet, da diese hauptsächlich unter Wasser eingesetzt wird und das Geschütz nur für leichte Ueberseeziele verwendbar ist. Es ist aber auch für die Unterseebootwaffe von großer Wichtigkeit und darf nicht fehlen.

Kleine Kriegsfahrzeuge und Hilfsschiffe sind mit einigen leichten, höchstens mittleren Geschützen bestückt. Was die Flakbewaffnung der Kriegsschiffe betrifft, so muß zunächst festgestellt werden, daß mit Fla-Waffen heute fast alle Kriegsfahrzeuge zur See ausgerüstet sind. Die schwere Flak ist natürlich nur auf größeren Schiffen, also auf Schlachtschiffen, Kreuzern und Flugzeugträgern, zu finden. Dabei ist zu bemerken, daß die neuesten Geschützmodelle von 15,2 cm abwärts fast durchweg auch für den Kampf gegen Luftziele eingesetzt werden können. Die schweren Flak haben im allgemeinen ein Kaliber von 8,8 cm bis 12,7 cm, die mittleren Flak bis zu 7,6 cm und die leichten ein solches von 2—4 cm. Die Flugabwehrwaffen sind auf den meisten Schiffen mit mehreren Kalibern vertreten.



Vom „Krähennest" (Mastkorb) des Minensuchbootes wird die See nach Minen abgesucht

Aufgabe der Flugabwehrgeschütze ist es, angreifende und beobachtende Feindflugzeuge abzuschießen bzw. zu verjagen. Der Vorteil des Angreifers liegt in seiner großen Schnelligkeit und Beweglichkeit. Von einem in Fahrt befindlichen evtl. noch schlingernden Schiff aus ein kleines, sehr schnelles und nach 3 Dimensionen hin bewegliches Ziel mit Erfolg abzuwehren, erfordert nicht zuletzt auch eine vorzüglich ausgebildete Flak-Bedienung. R. D. S.

Adler der Meere / Todfeinde der Briten Arbeit der Küstenflieger

(PK.) Wir suchen den Feind, der in der Tiefe lauert. Wir müssen ihn nicht nur aufspüren, wir müssen ihn treffen, bevor er seine tödliche Last gegen unseren Geleitzug losfeuert.

Da wischt mit einem Male eine riesige graue Geisterhand über die See. Die Scheiben der Kanzel beschlagen, düster wird die Welt um uns. Die See beginnt zu rauchen, sie kocht, und lange Schwaden hauchen über uns hin. Mit einem Male ist unser Blickfeld auf das allerengste begrenzt. Der Nebel ist schneller als unsere brave „He 115", er hüllt unsere Maschine in graue, dicke Tücher ein.

Wir gehen auf Höhe. Hier glänzt die Sonne in einer reinen, blauen, blanken Welt, die nichts weiß von der trüben Gegenwart des Alltags unter uns. Ganze Gebirge, Täler, Gipfel, Schluchten hat der Nebel in wüster Eile auf das Meer gestellt.

Wir suchen nach einem Riß, nach einer Schlucht in der Nebeldecke, die den Blick freigibt auf das Wasser. Als wir mit abgeschalteten Motoren kreisen, stößt der heisere Ruf der Nebelsignale herauf zu uns. Die Sirenen brüllen, die Schiffe warnen einander. Wir müssen wieder an unseren Geleitzug heran! Wir müssen zu unseren Kameraden.

Und wir gehen hinunter! Dreihundert Meter, zweihundert, hundertfünfzig Meter. Die Nadel des Höhenmessers weicht nach links, sinkt auf fünfzig, vierzig Meter, sie weist auf fünfundzwanzig Meter Höhe. Der Flugzeugführer zaudert. Wir fliegen mit niedrigster Geschwindigkeit, aber diese liegt noch immer über zweihundert Stundenkilometern. Berühren wir nur im geringsten den Mast eines Kriegsschiffes, so ist es um uns geschehen.

Zwanzig Meter, zehn Meter, einen halben Meter, wir spüren den ersten Schlag gegen die Schwimmer, dröhnend bricht der Stoß in die Maschine, nun setzt sie auf, kaum dreißig Meter reicht die Sicht. Die Motoren laufen noch einmal höhere Touren zum Landen. Da taucht vor uns der Schatten eines Transporters auf. Vollgas zum Start! Kaum gelandet, springen wir über den Koloß hinweg. Höchste Tourenzahl, himmelwärts wird die Maschine gerissen. Der Sprung ist gelungen.

Und so bleibt es nun. Zwischen den Vorhängen, den Wänden, den Mauern aus Dunst und aus Nebel, die sich zuweilen zu Gebirgen ballen, rasen und springen wir einher. Wir sind mitten im Geleitzug und schießen in jähem Zickzackkurs an Schiffsmasten, Schornsteinen, Vorsteven vorüber, hin und her. Wir tauchen in dickes Wolkengewirr hinein und schießen heraus und sind in einem Schattenreich.

Wir versuchen, den Geleitzug zu umkreisen und damit der Gefahr des Rammens zu entgehen. Zuweilen vermeinen wir, das Brüllen der Sirenen durch den Sang unserer Motoren zu hören.

Dreißig Minuten lang rasen wir durch das Gewirr hindurch. Wir überholen, überspringen, brechen weg, weichen aus und gehen verzweifelt auf Höhe. Sofort blendet uns der Glanz der Sonne, sofort schwingt ein fröhlicher, sorgenloser Himmel seine blaue, seidenblaue Fahne über uns.

Aber wir hassen diesen Himmel jetzt. Wir gehören in das tödliche Grau unter uns. Wir gehören zu den Kameraden. Schweigen ist in der Maschine. Aus keinem Kehlkopfmikrophon kommt auch nur ein Wort. Wieder steuert der Flugzeugführer die Tiefe an. Er erwartet keinen Befehl, er weiß, er muß hinunter. Und wieder sind wir im Grau der Ungewißheit, wieder ziehen gespensterhaft die Schiffe vorbei, wir kreuzen ihren Kurs, jeden Augenblick mit dem Zusammenstoß rechnend.

Der Kommandant weist auf die Transporter. Da stehen die Männer, angetreten an Oberdeck, in Schwimmwesten, Soldat bei Soldat. Unsere Kameraden. Wir sollen sie sicher nach Norwegen bringen. Gewiß, wir können die Aufgabe abbrechen. Unter Umständen ist das sogar unsere Pflicht. Im Augenblick ist unser Auftrag undurchführbar, unsere Arbeit sinnlos, Gefahr für uns und die Kameraden. Aber vielleicht ist in zwanzig Minuten schon die Sicht klar. Dann sind wir notwendig.



Eine Kette deutscher Heinkel-Seeaufklärer He 114

Und wer garantiert dafür, daß nicht doch in der Nähe ein feindliches U-Boot wartet?

Der Kommandant ist berechtigt, vielleicht verpflichtet, jetzt nach Hause zu fliegen. Noch zaudert er. Er will nicht weg vom Geleitzug. Er nimmt lieber alle Verantwortung auf sich. Er denkt an den Feind unter Wasser. Wieder schießen wir dicht an der Bordwand eines Transporters vorbei. Hundert Schatten in ihren grellgelben Schwimmwesten schauen uns an. Und ich stimme ihm nun freudig zu, als der Kommandant die beiden Worte wägend und entscheidend spricht: „Ich bleibe!"

Da stößt ein Schatten, riesenhaft wie der Mantel der Nacht, aus dem grauschwarzen Himmel auf uns herunter. Es ist eine „He 115". Sie sucht uns, die Schwestermaschine. Sie kreist über uns. Wahrscheinlich hat man daheim auf uns gewartet, hat angenommen, daß unser Funkgerät unklar wurde. Zum zweiten Male geht der Schatten des riesigen Vogels gespensterhaft in die Kurve, fliegt uns an. Der Kommandant blinkt den besorgten Kameraden aus der Morselampe zwei Worte zu. Gelb flattern die Signale in den Nebel hinein: „Ich bleibe!" Und wie ein Schatten wischt die Schwestermaschine davon.

Einmal müssen wir aus dem Nebel herauskommen — — —


Eine Arado 196 wird zu neuem Flug startklar gemacht

Fünfzehn Seemeilen später liegt das Meer blau, und von Sonne silbern gesäumt jeder Wellenkamm, vor uns. Der Geleitzug kann wieder von uns gesichtet werden. Vergessen ist die Gefahr, vergessen sind Nebel, Nacht, Dampf und Dämmerung.

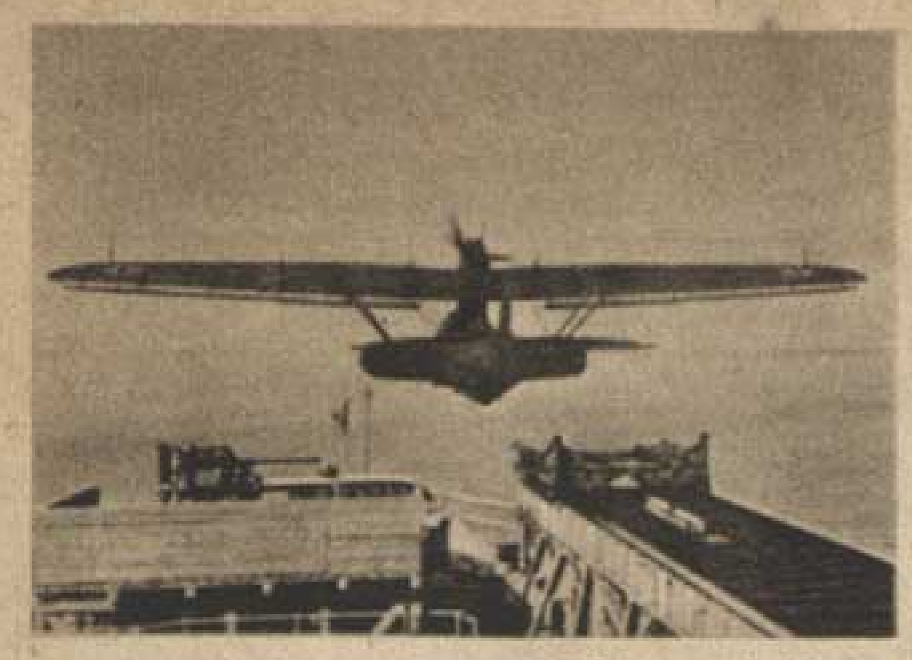
Und dreißig Seemeilen weiter versenken wir ein feindliches U-Boot, das den Geleitzug angreifen wollte. Ein Volltreffer im Turm reißt es in zwei Teile.

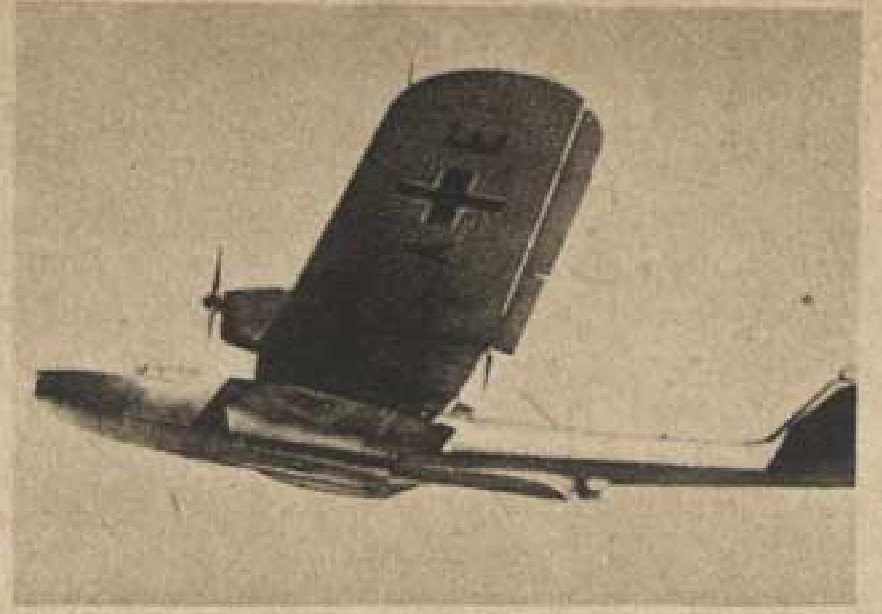
Fast drei Dutzend britischer Unterwasserfahrzeuge wurden von deutschen Küstenfliegern als Sicherer am Geleitzug im Skagerrak und im Kattegatt versenkt, bis der Raum leergefegt war vom Engländer! Und: wir wollen es nie vergessen, der Brite ist ein zäher Gegner, und seine Marine besitzt eine große Tradition! Tausende von Feindflugstunden erkämpften in der U-Boot-Jagd, in der Sicherung am Geleitzug, in der Nah-, der Fern-, der bewaffneten Aufklärung Erfolg und Sieg.

Seit diesem Flug im Nebel ist erst kurze Zeit vergangen. Die deutsche Wehrmacht aber hat inzwischen England zur isolierten Insel gemacht und eine 3500 km lange Front gegen Britannien errichtet, die um das dreieinhalbfache die Insel in ihrer Länge überragt, von Nordnorwegen bis in die Biskaya.

Dreifach ist die Arbeitsleistung des Küstenfliegers. Dreifach sein Erfolg. Er klärt auf und bringt als wertvollste Beute Meldungen und Bilddokumente von seinen Fernflügen zurück. Er ist der Todfeind von feindlichen Dampfern und feindlichem Geleitzug. Er schlägt sie, wo er sie trifft. Er ist der Jäger feindlicher U-Boote und fürchtet nach seinen Erfahrungen und Erfolgen selbst den britischen Jäger nicht mehr. Täglich wächst die Zahl der Spitfires, Hurricanes, Bristol-Blenheims, die durch die bewaffnete Aufklärung abgeschossen werden.

Otto Paust





Ein Dornier-Fernaufklärer wird katapultiert und nimmt Kurs auf England

Ein Mann kam aus dem Turm

Husarenstück deutscher Seeflieger — Kommandant gefangengesetzt

Im Juni 1940 gelang es deutschen Seefliegern, ein britisches Unterseeboot zur Kapitulation zu zwingen. Ein herbeigerufener Unterseebootjäger konnte das britische Unterseeboot ins Schlepptau nehmen und das Boot mit seiner Mannschaft in einen deutschen Hafen einbringen.

(PK.) „Wir flogen Unterseebootsjagd", berichtet der junge Offizier strahlenden Gesichts. „In den kritischen Minuten der Dämmerung, in denen ein Unterseeboot erfahrungsgemäß seinen Angriff ansetzt, sichteten wir silhouettenhaft den Turm dieses englischen Schiffes. Ich rief meinem Flugzeugführer zu: „Jetzt nichts als ran!" Er wußte sofort Bescheid, ging auf größere Höhe und setzte dann zu einem ersten Bombenangriff an. Die erste Bombe fiel ziemlich günstig. Wir gingen gleich noch einmal auf Höhe zum zweiten Bombenwurf."

„Während wir unsere Bombe warfen, wurden wir von dem Unterseeboot mit M.G.-Feuer beschossen. Dann setzten wir unsere Kanonen ein. Es zeigte sich nun niemand mehr an Deck; wir feuerten unsere Trommel leer. Dann umkurvten wir das Unterseeboot. Mit meinem Beobachter-MG. schoß ich noch einige Trommeln auf den Turm. Plötzlich kam ein Mann heraus und schwenkte ein weißes Kleidungsstück, — ein Hemd. Und dann erschienen noch drei oder vier Männer.

„Bei unserm Herumrollen versuchte ich, mich auf Englisch der Besatzung verständlich zu machen und rief hinüber, daß der Kommandant ins Wasser springen und zu meiner Maschine herüberschwimmen solle. Wegen der Kälte des Wassers hatten die Engländer zunächst keine besondere Lust, dieser Aufforderung zu folgen. Schließlich aber band doch einer unter ihnen die Schwimmweste um und sprang ins Wasser.

Wir schoren ziemlich dicht am Boot vorbei, das MG. auf den Turm gerichtet. Dann stellten wir uns fest. Ich ging auf den Schwimmer herunter und zog den Mann, der etwa 25 Meter schwimmen mußte, auf den Schwimmer. Es war der Kommandant! Ich brachte ihn achtern in meiner Maschine unter. Er klapperte und zitterte. Ich wickelte ihn in den Maschinenbezug ein, setzte ihm mein Käppi auf und zog ihm meine Handschuhe an. Er war sehr glücklich. Seine Frage war, was mit seiner Mannschaft würde. Ich sagte ihm, sie würde von deutschen Kriegsschiffen gerettet. Im stillen hatte der Kommandant gehofft, doch noch wegzukommen; denn wie wir das Unterseeboot sichteten, machte es, trotz seiner Beschädigungen, noch langsame Fahrt und hatte Kurs auf die schwedische Küste genommen."

Auf meine Funksprüche hin kam noch eine zweite Maschine und umkreiste uns. Wir starteten und nahmen Kurs auf unseren Heimatflughafen. In der Maschine erzählte mir der englische Kommandant, daß er noch nie geflogen wäre und daß es ihm sehr gefiele. Er zeigte sich auch keineswegs sehr gedrückt, sondern war froh darüber, daß niemand seiner Leute getötet worden sei."

Walter Lohmann

Wehrpolitische Schriftenreihe „Kleine Kriegshefte". Zentralverlag der NSDAP., Fr. Eher Nachf. G. m. b. H., Berlin
Druck: Deutscher Verlag, Berlin

Kleine Kriegshefte.

Dieses Heft „Ran an den Feind" setzt die Wehrpolitische Schriftenreihe „Kleine Kriegshefte" fort.

Weitere „Kleine Kriegshefte"

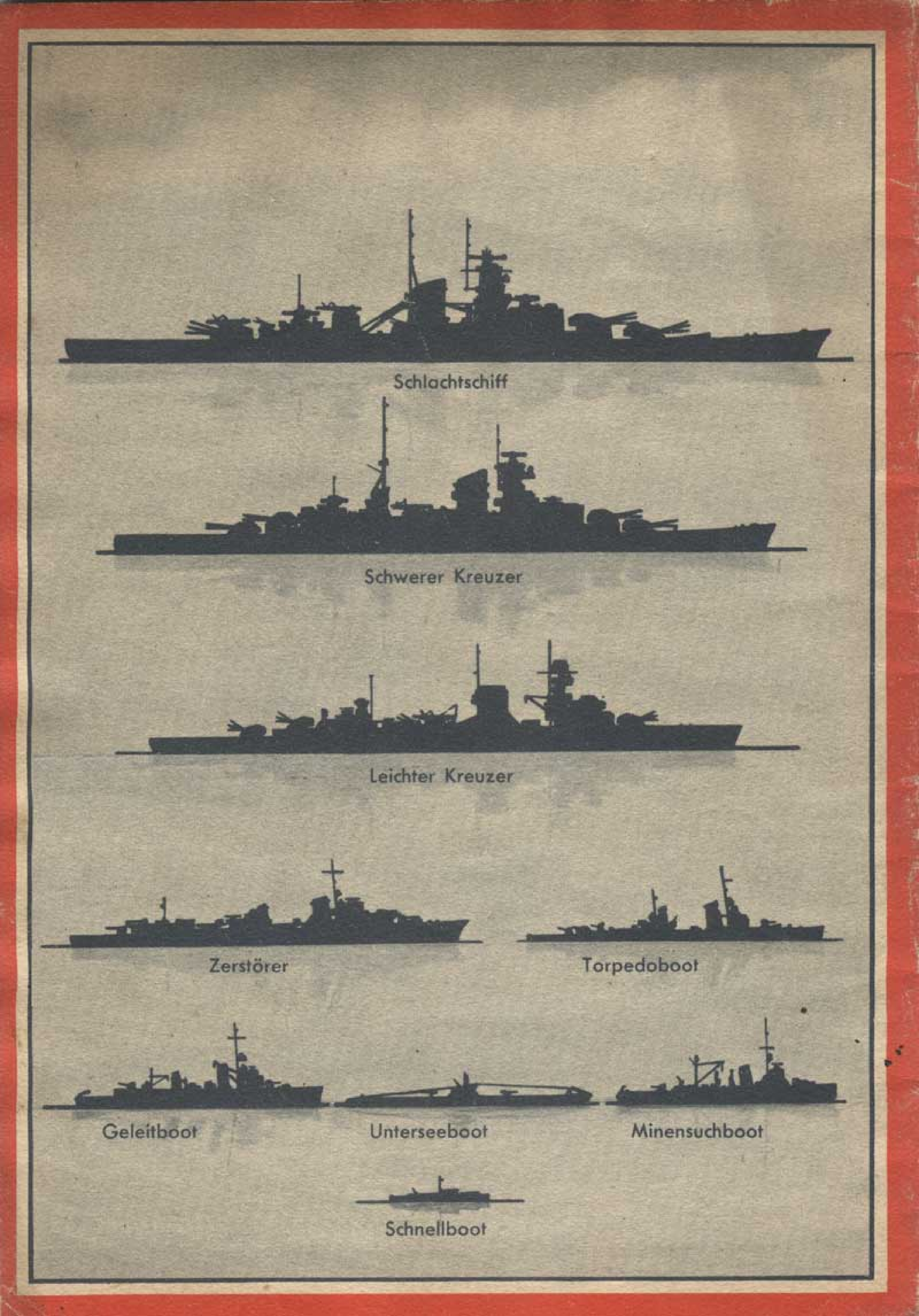
im Zentralverlag der NSDAP., Franz Eher Nachf. GmbH., Berlin, werden folgen und den gesamten Krieg zu Lande, zu Wasser und in der Luft schildern. Auch alle Fragen, die das Kampfgeschehen in den Mittelpunkt des Interesses rücken, sollen in plastischer Form eingehend behandelt werden.

Die „Kleinen Kriegshefte", die gesammelt ein einzigartiges Geschichtswerk von dem gewaltigen Ringen unserer Zeit darstellen, gehören in jedes Haus, in jede Hand.

Bisher erschienen:

- Nr. 1. „Wir von der Westfront / Kampfberichte unserer Soldaten."
- Nr. 2. „Drauf und dran! / Unsere Luftwaffe am Feind."
- Nr. 3. „10 Stunden schneller! / Unser Gegenschlag im Norden."
- Nr. 4. „Sturm vor Englands Toren."
- Nr. 5/6. „Siegeszug durch Frankreich."

Die Kampfbilder dieses Heftes wurden von den Kriegsberichtern Aubele, Böltz, de Jong, Dietrich, Eschenburg, Kraupa, Lange, Mendl, Schieck, Schütze, Tuskany, Wächter und Winkelmann aufgenommen


Schlachtschiff
Schwerer Kreuzer
Leichter Kreuzer
Zerstörer
Torpedoboot
Geleitboot
Unterseeboot
Minensuchboot
Schnellboot